

電信課長

大臣

次官

亞細亞 歐米 通商 條約 情報 文化 人事 文書 會計

寫送先

昭和6 八六四五 平 巴里 三日後發 歐二 本省 七月四日前着

幣原外務大臣

第一八〇號

往電第一七〇號ニ關シ

二日上院ハ下院議決通りノ案ヲ可決セルカ主力艦起工延期ニ關スル
下院ノ修正ヲ遺憾トシ來議會早々政府ハ「ドイチランド」ニ對抗ス
ル爲主力艦起工案ヲ提出スルコトヲ希望スル旨決議セリ其際海相ハ
來議會ニハ主力艦起工案及巡洋艦四隻ヲ含ム次年度建艦案ヲ提出ス
ヘシト約シタリ
英米獨伊ニ郵送シ聯盟ニ轉報セリ

芳澤大使

外務省

在佛日本大使館

公第四〇六號

昭和六年七月十日

在佛

特命全權大使 芳澤謙吉

外務大臣男爵幣原喜重郎殿

一九三二—一九三三年度海軍省予算ニ關スル上院
財政委員會報告書送件

本年度海軍省豫算ニ關スル下院海軍委員會報告書
ハ裏ニ七月九日附往信普通公第四〇二号ヲ以テ送付情ナル
処右ニ關スル上院財政委員會報告書ハ其ノ第一節ニ於テ
華府條約以後ノ海軍關係諸條約取極及佛國海軍計

昭和六年八月六日 接受

記録簿 佛國內政係 予算關係

在佛國日本大使館

副等關係法規ヲ輯錄要約シ第二部中ニ於テ各國海軍
予算並軍縮問題及佛國現有軍艦並新建造艦ニ
関シ詳述シ居ルニ付何等御参考迄右一部別便送
附入御査閱相成度

A 660.1-3

N° 220

SÉNAT

ANNÉE 1931

SESSION ORDINAIRE

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 mars 1931.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932.

Ministère de la Marine militaire

PAR M. FARJON

SÉNATEUR

PARIS

IMPRIMERIE DU SÉNAT

Palais du Luxembourg

1931

103
云
公第四〇六号附
属

REEL No. A-1016

005

アジア歴史資料センター

N° 220
SÉNAT
 ANNÉE 1931
 SESSION ORDINAIRE

Annexé au procès-verbal de la séance du 13 mars 1931.

RAPPORT

FAIT

Au nom de la Commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932,

Ministère de la Marine militaire.

PAR M. FARJON

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de MM. CLÉMENTEL, *Président*; JEANNENEY, Albert LEBRUN, *Vice-Présidents*; GUILLAUME CHASTENET, MILAN, *Secrétaires*; ALBERT FOUILLOUX, ALBERT MAHIEU, ALFRED BRARD, ANATOLE MANCEAU, ARMBRUSTER, Henry BÉRENGER, BETOULLE, BIENVENU-MARTIN, BLAIGNAN, Joseph CAILLAUX, CUMINAL, FARJON, Manuel FOURCADE, FRANÇOIS-SAINTE-MEUR, GALLET, Abel GARDEY, le Général HIRSCHAUER, Emile HUMBLLOT, JEAN PHILIP, JÉNOUVRIER, JOSEPH COURTIER, André LEBERT, LÉON PERRIER, PIERRE ROBERT, Camille REBOUL, Marcel RÉGNIER, Henri ROY, SCHRAMECK, Louis SERRE, le Général STUHL, VALADIER.

Voir les numéros

Sénat, 210-212, année 1931.
 Chambre des Députés (14^e législ.), 3822-3857-3865-4555-4711 et annexes, 4760 et in-8° 775.

<p>在 儀 發</p> <p>昭 和 六 年 七 月 十 日 附</p> <p>第 四 〇 六 號 附 屬</p> <p>九 三 一 一 三 三 年 八 月 七 日 附</p> <p>平 之 二 限 財 政 年 度 會 計 法 案</p> <p>本 信 主 管</p>	<p>歐 米 聯</p> <p>昭 和</p> <p>昭 和 六 年 八 月 七 日</p> <p>日 接 受</p>
---	---

REEL No. A-1016

TABLE DES MATIERES

	Paragraphe
PRÉAMBULE.....	1 à 3
PREMIÈRE PARTIE. — Rappel de quelques dispositions importantes contenues dans des actes organiques intéressant la Marine militaire (accords internationaux, lois, projets de lois, programmes).	
<i>Chapitre premier. — Les accords internationaux concernant la limitation des armements navals.</i>	
I. Traité naval de Washington.....	4 à 5
II. Conférences et accords internationaux de la période 1922-1929.....	7 à 16
III. Traité naval de Londres.....	17 à 25
Annexe. — Accord naval anglo-franco-italien.....	26 à 30
<i>Chapitre II. — Statut naval.</i>	
PRÉAMBULE.....	31
I. Loi portant organisation des différents corps d'officiers de l'armée de mer et du corps des équipages de la flotte.....	32 à 35
II. Projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer et l'organisation de ses réserves.....	36 à 44
III. Projet de loi sur le statut naval : Constitution, armement et stocks de guerre de la flotte française de haute mer.....	45 à 53
IV. Projet de loi sur le statut naval : Organisation de l'aéronautique maritime.....	54
V. Projet de loi sur le statut naval : Organisation de la défense du littoral.....	54
VI. Projet de loi sur le statut naval : Constitution des approvisionnements en combustibles liquides.....	55
VII. Projet de loi sur le statut naval : Fixation et affectation des établissements industriels de la Marine militaire dans la métropole et l'Afrique du Nord.....	56 et 57

	Paragraphe
<i>Chapitre III. — Lois concernant les constructions neuves.</i>	
PRÉAMBULE.....	58
I. Constructions au titre du programme naval.....	59 à 66
II. Constructions neuves au titre de la « dépenses des côtes ».....	67
III. Construction des bâtiments de servitude et de quelques bâtiments de guerre d'importance secondaire.....	68 et 69
<i>Chapitre IV. — Actes organiques divers.</i>	
I. Loi du 30 mars 1930 sur le raffinage du pétrole.....	70
II. Décret du 16 septembre 1929 au sujet des adjudications et marchés passés au nom de l'Etat. Loi relative aux marchés intéressant la mobilisation industrielle.....	71
DEUXIÈME PARTIE. — Etudes sommaires de quelques questions particulières.	
<i>Chapitre premier. — Les équipages de la flotte.....</i>	72 à 87
<i>Chapitre II. — Les logements militaires.....</i>	88 à 93
<i>Chapitre III. — Les approvisionnements en combustibles liquides.....</i>	94 à 105
<i>Chapitre IV. — Le budget et les questions de limitation et de réduction des armements navals.....</i>	106 à 118
<i>Chapitre V. — La flotte en service et les constructions neuves.....</i>	119 à 135
<i>Chapitre VI. — La Marine et la défense des Colonies.....</i>	136 à 143
<i>Chapitre VII. — La recherche scientifique et les laboratoires de la Marine.....</i>	144 à 160
TROISIÈME PARTIE. — Examen des chapitres.	
PRÉAMBULE.....	
I. — FRAIS GÉNÉRAUX D'ADMINISTRATION. — ENTRETEN DE LA MARINE MILITAIRE.	
CHAPITRE 1 ^{er} . Traitement du Ministre, du Sous-Secrétaire d'Etat et du personnel civil de l'administration centrale.....	161 et 162

	Paragraphes
CHAPITRE 2. Personnel de l'administration centrale. Personnel détaché.....	163 à 172
— 3. Indemnités et allocations diverses, travaux supplémentaires du personnel de l'administration centrale.....	173
— 4. Personnels divers en service à Paris.....	174 à 179
— 5. Matériel de l'administration centrale.....	180 et 181
— 6. Impressions. — Livres et reliures. — Archives.....	182
— 7. Personnel du service hydrographique.....	183 à 187
— 8. Matériel et frais divers du service hydrographique.....	188 à 191
— 9. Contrôle de l'administration de la Marine.....	192 et 193
— 10. Officiers de marine et officiers des équipages de la flotte.....	194 à 197
— 11. Ingénieurs mécaniciens.....	198 et 199
— 12. Équipages de la flotte.....	200 à 206
— 12 bis. Pécule du marin.....	207 et 208
— 13. Traitements de table. — Frais de réception des autorités à l'occasion des fêtes et de mission officielles.....	209 et 210
— 14. Justice maritime. — Police et surveillance des côtes, ports et établissements.....	211 et 212
— 15. Personnels divers d'instruction et de recrutement.....	213 et 214
— 16. Personnel des services de l'intendance maritime.....	215 et 216
— 17. Intendance maritime. — Salaires.....	217 et 218
— 18. Service des subsistances. — Matières et Indemnités représentatives.....	219 et 220
— 19. Service de l'habillement, du couchage et du casernement. — Matières.....	221 à 225
— 20. Service des approvisionnements de la flotte. — Matières et dépenses accessoires.....	226 à 232
— 21. Personnel du service de santé.....	233 et 234
— 22. Service de Santé. — Salaires.....	235
— 23. Service de Santé. — Matières.....	236
— 24. Personnel du service des constructions navales.....	237 à 243
— 25. Constructions navales. — Entretien et réparations, y compris les dépenses indivises. — Salaires.....	244 à 247
— 26. Constructions navales. — Entretien et réparations, y compris les dépenses indivises. — Matières.....	248 à 252
— 27. Constructions navales. — Matières. — Approvisionnement.....	253 à 256
— 28. Personnel du service de l'artillerie navale.....	257 à 260
— 29. Artillerie navale. — Entretien et écoles à feu (y compris les dépenses indivises). — Salaires.....	261 à 264
— 30. Artillerie navale. — Entretien et écoles à feu (y compris les dépenses indivises). — Matières.....	265 et 266

	Paragraphes
CHAPITRE 30 bis. — Artillerie navale. — Matières. — Approvisionnements.....	267 et 268
— 31. Personnel du service des travaux maritimes.....	269 à 273
— 32. Service des travaux maritimes. — Salaires.....	274 et 275
— 33. Travaux maritimes. — Entretien.....	276 à 281
— 34. Services administratifs. — Personnel de gestion et d'exécution.....	282 à 287
— 35. Frais de déplacement et de transport de personnel. Frais de séjour.....	288 et 289
— 36. Subventions. — Prix. — Frais d'écoles. — Cercles et foyers de marins. — Sports. — Distractions des équipages.....	290 à 295
— 37. Frais de justice et réparations civiles. — Indemnités pour dommages.....	296
— 38. Allocations et secours aux personnels divers (allocations non tarifées).....	297 à 300
— 39. Allocations diverses aux personnels technique et ouvrier des arsenaux et établissements.....	301 à 303
— 40. Solde des officiers généraux et assimilés du cadre de réserve.....	304 et 305
— 41. Allocations tenant lieu de pension.....	306
— 42. Avances aux fonctionnaires en instance de pension.....	307 et 308
— 43. Dépenses diverses. — Frais de communications télégraphiques. — Dépenses diverses spéciales à l'extérieur.....	309 et 310
— 44. Dépenses secrètes.....	311
— 45. Indemnité de résidence du personnel civil de l'Etat.....	312
— 46. Attribution aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille.....	313 et 314
— 47. Traitements du personnel en congé pour tuberculose.....	315 et 316
— 48. Abonnements de soldes et indemnités précédemment imputés sur le budget général de l'Indochine.....	317 et 318
II. — TRAVAUX NEUFS. — APPROVISIONNEMENTS DE GUERRE.	
CHAPITRE A. Recherches scientifiques.....	319 à 327
— B. Approvisionnements divers de la flotte. — Constitution des stocks de guerre. — Gros outillage.....	328 à 324
— C. Constructions navales. — Constructions neuves, y compris les dépenses indivises. — Salaires.....	335 à 340

	Paragraphes
CHAPITRE D. CONSTRUCTIONS NAVALES: = Constructions neuves par les arsenaux (y compris les dépenses indivisées); = Matières:	341 à 345
E. CONSTRUCTIONS NAVALES: = Constructions neuves par l'industrie; = Achats:	346 et 347
F. CONSTRUCTIONS NAVALES: = Constructions neuves et approvisionnements: torpilles et mines (y compris les dépenses indivisées):	348 et 349
G. Constructions navales: = Gros outillage; = Achats et installations nouvelles; = Transformations d'ateliers et de chantiers:	350 à 354
H. Artillerie navale: = Constructions neuves et stocks de ravitaillement (y compris les dépenses indivisées); = Salaires:	355 et 356
I. Artillerie navale: = Programme naval et sous-marins côtiers (y compris les dépenses indivisées); = Matières:	357
J. Artillerie navale: = Matériaux neufs autres que ceux du programme naval des sous-marins et sous-marins côtiers; = Modernisation des forces navales; = Complément d'armement et d'approvisionnement; = Etudes et expériences (y compris les dépenses indivisées); = Matières:	358
K. Artillerie navale: = Gros outillage et immeubles; = Achats et installations nouvelles; = Transformations d'ateliers et chantiers:	359
L. Ouvrages maritimes: = Immeubles d'intérêt militaire et général; = Travaux neufs et grands améliorations:	360
M. Travaux extraordinaires des ports de guerre et des bases d'opérations de la flotte:	361
N. Ouvrages neufs de la défense des côtes; = Travaux immobiliers:	362 et 363
O. Service de santé; = Constructions neuves; = Immeubles; = Stocks de mobilisation:	364
P. Dépenses occasionnées par la répartition du produit des prix maritimes:	365
Q. SUBVENTION AU BUDGET ANNEXE DES POUVOIRS:	366
III. DÉPENSES D'ORDRE, D'EXECUTION CASÉ ET D'INTERETS FINANCIERS	
CHAPITRE R. S. T. U:	367

Missions,

1. — Le budget de la Marine militaire qui, depuis longtemps, est présenté dans une forme claire et précise, a subi récemment dans sa conformation quelques nouvelles modifications de nature à en faciliter encore l'examen. Mais ce budget touche à des questions très variées et souvent très complexes, en sorte que, pour bien comprendre l'origine de certaines demandes de crédit et apprécier exactement les répercussions des décisions adoptées par le Parlement, il nous a paru qu'il n'était pas suffisant d'être parvenu à une présentation quasi parfaite de ces demandes: nous avons pensé qu'il serait aussi très utile, au moment d'aborder l'étude du budget de la Marine militaire, d'avoir présents à l'esprit un certain nombre de faits ou de décisions intéressant directement la situation actuelle de notre établissement maritime ou son développement futur. Cette condition serait plus facilement remplie si l'on avait sous les yeux un résumé de ce qu'il y a d'essentiel dans les faits et décisions auxquels nous faisons allusion.

2. — Tel est l'objet de la première partie de ce rapport où nous avons ainsi condensé ce qui, dans cet ordre d'idées, nous a paru devoir faciliter la compréhension des propositions budgétaires; ce rapide exposé ne saurait faire double emploi avec les études, quelquefois très complètes, qui ont été présentées sur les mêmes sujets.

3. — Nous passerons donc en revue, en tant qu'ils intéressent le budget de la Marine:

- Les accords internationaux de Washington et de Londres;
- Les lois ou projets de lois dont l'ensemble constitue le « statut naval »;
- Les lois concernant les constructions neuves;

— Quelques autres lois ou projets de lois intéressant la Marine.

Dans une 2^e partie, nous ferons une étude sommaire des questions suivantes sur lesquelles il nous paraît particulièrement utile d'attirer votre attention :

- Le personnel des équipages de la flotte ;
- Les logements militaires ;
- Les approvisionnements en combustibles liquides ;
- Le budget et les questions de limitation et de réduction des armements navals ;
- La flotte en service et les constructions neuves ;
- La marine et la défense des colonies ;
- La recherche scientifique et les laboratoires de la marine.

Enfin la 3^e partie sera — comme à l'ordinaire — réservée à l'examen particulier des chapitres du budget.

PREMIÈRE PARTIE

RAPPEL DE QUELQUES DISPOSITIONS
IMPORTANTES CONTENUES DANS DES ACTES
ORGANIQUES INTÉRESSANT LA MARINE
MILITAIRE.

(ACCORDS INTERNATIONAUX, LOIS, PROJETS DE LOIS,
PROGRAMMES)

CHAPITRE PREMIER

LES ACCORDS INTERNATIONAUX CONCERNANT LA LIMITATION DES ARMEMENTS NAVALS

I. — Traité naval de Washington du 6 février 1922 (1). (Ratifié par le Parlement français le 25 juillet 1923.)

4. — Ce traité, conclu à l'issue de la Conférence réunie à Washington de novembre 1921 à février 1922, a pour objet la limitation des armements navals des cinq grandes puissances suivantes : Etats-Unis, Grande-Bretagne, Japon, France, Italie.

5. — Les principales dispositions sont, en résumé, les suivantes :

Limitation du tonnage global des bâtiments de ligne et des bâtiments porte-avions.

DÉSIGNATION	BÂTIMENTS DE LIGNE		BÂTIMENTS PORTE-AÉRONEFS	
	Tonnages (en t. anglaises)	Coefficients.	Tonnages (en t. anglaises)	Coefficients.
Etats-Unis.....	525.000	5	135.000	5
Grande-Bretagne.....	525.000	5	135.000	5
Japon.....	315.000	3	81.000	3
France.....	175.000	1,67	60.000	2,22
Italie.....	175.000	1,67	60.000	2,22

Limitation du tonnage individuel des bâtiments de ligne à 35.000 tonnes angl. (t. a.).

(1) La conférence de Washington a fait l'objet de diverses études dans des documents parlementaires. Voir, notamment : rapport n° 6109 de M. Guernier et l'avis n° 6395 de M. Serène (Chambre des Députés - 12^e législature). Rapport n° 612 de M. Duménil (Chambre des Députés - 14^e législature).

Limitation du tonnage individuel des bâtiments porte-aéronefs à 27.000 tonnes angl.

Limitation du calibre de l'artillerie :

Bâtiments de ligne 406 m/m
Bâtiments porte-aéronefs 203 m/m

Bâtiments autres que les deux catégories mentionnées ci-dessus :

Aucune limitation, sous réserve que leur tonnage ne dépasse pas 10.000 tonnes anglaises et le calibre de leur artillerie 203 m/m.

Validité du traité :

Le traité est valable jusqu'au 31 décembre 1936 et restera valable par tacite reconduction s'il n'est pas dénoncé deux ans avant cette date.

Remplacement des bâtiments de ligne :

Il est prévu qu'aucun bâtiment de ligne ne sera construit avant le 12 novembre 1931. Toutefois, chaque puissance conserve le droit de remplacer les bâtiments de ligne perdus ou détruits accidentellement (cette disposition nous donne le droit de remplacer la *France* perdue à Quiberon en 1922); en outre, la France est autorisée à mettre en chantier en 1927 et 1929 deux bâtiments en remplacement de *Jean-Bart* et du *Courbet*.

Une disposition analogue concerne l'Italie.

6. — Au moment de la ratification par le Parlement, en juillet 1923, certains points importants de l'accord de Washington ont été précisés. Il convient de citer notamment le passage suivant d'une lettre de M. Poincaré à M. Guernier (16 juin 1923), inséré comme réserve (1) : « J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement français estime et a toujours estimé que les rapports des tonnages globaux

(1) Rf. — Rapport de M. Guernier, n° 6109.

en bâtiments de ligne et en porte-aéronefs attribués à chacune des puissances contractantes n'expriment pas l'importance respective des intérêts maritimes de ces puissances et ne peuvent être étendus aux catégories de navires autres que celles pour lesquelles ils ont été expressément stipulés. »

II. — Conférences et accords internationaux de la période 1922-1929.

7. — Entre la signature du traité naval de Washington et la réunion de la conférence de Londres, divers événements ont eu lieu, dans l'ordre international, qui intéressaient les problèmes navals, soit exclusivement, soit en même temps que d'autres questions.

Mais ces événements, ou bien n'ont eu aucune conséquence pratique, ou bien n'affectent pas directement le budget de la Marine.

Nous nous bornerons donc à rappeler les principaux d'entre eux qui, d'ailleurs, ont été relatés dans divers documents parlementaires (1).

8. — Conférence panaméricaine de Santiago du Chili (mars-mai 1923) : tentative infructueuse pour étendre les limitations de Washington aux puissances sud-américaines.

9. — Conférence de Rome (février 1924) : réunie sur l'initiative de la Société des Nations, cette conférence marque un essai d'extension, à un certain nombre de puissances n'ayant pas signé les accords de Washington, des clauses contenues dans ces traités. Aucun résultat positif.

10. — Le protocole de Genève (2 octobre 1924). Les accords de Locarno (octobre 1925) : ces deux actes internationaux intéressent la Marine en tant qu'ils concernent

(1) Rf. — Rapport de M. Dumesnil n° 612 (14^e législature). — Projet de loi, n° 773 et rapport de M. Paul-Boncour, n° 1515 (13^e législature). — Rapport de M. Dumesnil, n° 2254 (14^e législature).

la question générale du désarmement. Le « protocole » établi par la Société des Nations tendait à fixer la méthode pour parvenir au règlement pacifique des différends internationaux ; sa caractéristique était de lier les trois problèmes fondamentaux : garanties, sécurité, désarmement. Ce « protocole » n'a pas été ratifié.

Les accords de Locarno, en établissant des traités et conventions d'arbitrage auxquels sont intéressées, entre autres puissances, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la France et l'Italie, sont susceptibles d'avoir une répercussion sur le « désarmement prévu par l'article 8 du pacte de la Société des Nations (1). »

11. — Commission préparatoire de la Conférence du désarmement (mai 1926, avril 1927, août 1927, août 1928).

Au point de vue naval la principale question discutée au sein de cette Commission a été celle du mode de limitation des armements navals : limitation des flottes par tonnage global (thèse française), ou limitation par catégories (thèse anglo-saxonne).

Au point de vue général, les principales thèses en présence ont été, d'une part, celle comportant l'interdépendance des différentes formes d'armement et liant le désarmement et la sécurité, et, d'autre part, celle comportant le règlement séparé des trois termes du désarmement : garanties, sécurité, désarmement.

12. — Conférence tripartite de Genève (juin-août 1927).

Conférence au cours de laquelle les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et le Japon ont tenté de résoudre, pour toutes les catégories de bâtiments, la question de limitation qui, à Washington, n'avait porté que sur deux catégories : bâtiments de ligne et porte-aéronefs.

Insuccès complet de cette conférence.

(1) « Réduction des armements au minimum compatible avec la sécurité nationale et avec l'exécution des obligations internationales imposées par une action commune ».

13. — Proposition Kellog du 5 février 1928 pour l'abolition des sous-marins.

Devant l'opposition de la France et du Japon notamment, cette proposition n'eut aucune suite.

14. — Pacté de non-agression (28 août 1928) : par ce pacté, les puissances signataires s'engagent à proscrire la guerre comme instrument de politique nationale.

15. — Compromis franco-britannique (28 juillet 1929). Nouvelle tentative pour préparer la solution du problème de la limitation des armements navals qu'aura à résoudre la Commission du désarmement.

La France renonçait au principe de la limitation par tonnage global ; l'Angleterre consentait à limiter à quatre le nombre des catégories. Le compromis établi par la France et la Grande-Bretagne fut communiqué aux autres puissances. Accepté, en principe, par le Japon, il fut refusé par l'Italie et les Etats-Unis.

16. — Commission préparatoire de la Conférence du désarmement (avril 1929).

La session d'avril 1929 de la Commission préparatoire du désarmement a été marquée principalement par une déclaration américaine résumant, précisant et complétant les principes sur lesquels devrait être basée la recherche d'une solution du problème de la limitation des armements navals (1). On voit apparaître en particulier — pour la première fois semble-t-il — l'idée de déterminer la « valeur » d'un bâtiment en fonction d'un certain nombre de paramètres (tonnage, âge, armement, protection, vitesse, etc.), la formule adoptée devant permettre la comparaison de bâtiments grâce à la mesure de leur « valeur » respective.

(1) Sur la déclaration américaine, voir, en particulier, le rapport de M. J.-L. Duménil, n° 2954 (14^e législature), pages 50 et 93.

III. — Traité naval de Londres du 22 avril 1930 (1),
(non encore ratifié par le Parlement français.)

17. — Ce traité a été signé à Londres le 22 avril 1930 à l'issue d'une conférence à laquelle avaient été convoquées les cinq puissances signataires du traité de Washington : Communauté de nations britannique, Etats-Unis, France, Italie, Japon.

Les dispositions de ce traité forment deux groupes, l'un intéressant les cinq puissances, l'autre seulement l'Empire britannique, les Etats-Unis et le Japon.

D'ailleurs, du fait que la France et l'Italie ne sont pas signataires des dispositions du second groupe il résulte, comme nous le verrons, que quelques dispositions appartenant au premier n'entraînent pour ces deux puissances aucune conséquence pratique (2).

A. — *Dispositions du premier groupe*
(intéressant les cinq puissances).

18. — BÂTIMENTS DE LIGNE.

Est maintenue la règle de remplacement de Washington d'après laquelle les bâtiments de ligne ne peuvent être remplacés que 20 ans après leur achèvement, les bâtiments de remplacement ne pouvant être mis sur cale que 17 ans après l'achèvement du bâtiment à remplacer.

Toutefois le traité naval de Washington avait stipulé qu'aucun bâtiment de ligne ne serait construit avant le 12 novembre 1931, cette disposition comportant deux réserves : l'une concernant le remplacement des bâtiments perdus (application pour nous au cas de la France), l'autre

(1) Cette question a fait l'objet d'une étude importante dans le rapport n° 3895 de M. Jacques Stern au sujet du budget de l'exercice 1931-1932.

(2) Cette situation se trouverait évidemment modifiée le jour où l'accord à trois deviendrait un accord à cinq.

les bâtiments que la France et l'Italie étaient autorisées à mettre en chantier en 1927 et en 1929 (pour nous, en remplacement du *Jean-Bart* et du *Courbet*).

Par le traité naval de Londres les cinq puissances signataires conviennent de ne pas exercer, jusqu'en 1936 inclusivement, leur droit de mettre sur cale des bâtiments de ligne de remplacement (vacances navales); mais sont maintenues les deux réserves rappelées ci-dessus concernant les bâtiments perdus et le tonnage que la France et l'Italie étaient autorisées à remplacer (70.000 t. a.).

Le traité contient d'autre part une disposition absolue nouvelle : aucun bâtiment de ligne existant en avril 1930 ne doit être équipé d'une plateforme ou d'un pont d'atterrissage.

19. — BÂTIMENTS PORTE-AÉRONEFS.

Le traité de Washington ne prévoyait dans cette catégorie que des bâtiments de plus de 10.000 t. a.; celui de Londres étend la définition du porte-aéronef à « tout bâtiment de guerre de surface, quel qu'en soit le déplacement, spécifiquement et exclusivement conçu pour porter des aéronefs et construit de telle façon que des aéronefs puissent y prendre leur vol et s'y poser. »

En conséquence, notre transport d'hydravions *Commandant Teste* n'entre pas dans la catégorie des porte-aéronefs.

D'autre part, d'après le traité de Washington les porte-aéronefs pouvaient être armés de canons du calibre de 203 m/m; celui de Londres précise que les porte-aéronefs de 10.000 t. a. ou moins, ne devront pas porter de canons de calibre supérieur à 155 m/m.

Les règles de remplacement de ces bâtiments restent celles fixées par le traité de Washington :

Longévité : 20 ans; autorisation de mettre sur cale le bâtiment de remplacement 17 ans après l'achèvement du bâtiment à remplacer.

20. — BÂTIMENTS LÉGERS.

Les seules dispositions, concernant les bâtiments légers, contenus dans la partie du traité signée par les cinq puissances sont celles qui ont trait à la longévité de ces bâtiments.

Le traité les range en deux catégories :

- a) Bâtiments ayant un déplacement supérieur à 3.000 tonnes anglaises mais n'excédant pas 10.000 t. a.
- b) Bâtiments dont le déplacement ne dépasse pas 3.000 tonnes anglaise.

Catégorie a, la longévité est fixée à :

— 16 ans pour les bâtiments mis sur cale avant le 1^{er} janvier 1920.

— 20 ans pour les autres.

Les bâtiments de remplacement ne peuvent être mis sur cale que 13 ans et 17 ans, respectivement, après l'achèvement des bâtiments à remplacer.

Catégorie b, la longévité est fixée à :

— 12 ans pour les bâtiments mis sur cale avant le 1^{er} janvier 1921.

— 16 ans pour les autres bâtiments.

Les bâtiments de remplacement ne peuvent être mis sur cale que 10 ans et 14 ans, respectivement, après l'achèvement des bâtiments à remplacer.

21. — SOUS-MARINS.

Les sous-marins ne doivent pas avoir un déplacement supérieur à 2.000 tonnes anglaises (2.032 t. m.), ni être armés de canons d'un calibre supérieur à 130 m/m; à l'exception de 3 unités, — par chaque puissance, — dont le déplacement peut atteindre 2.800 tonnes anglaises (2.845 t. m.) et le calibre de l'artillerie 155 m/m (notre sous-marin *Surcouf* de 2.926 t. m. compte pour l'une de nos 3 unités).

Vis-à-vis des bâtiments de commerce les sous-marins doivent se conformer aux règles du droit international auxquelles sont soumis les autres navires de guerre.

Les sous-marins sont considérés comme étant « hors d'âge » 13 ans après la date de leur achèvement.

22. — BÂTIMENTS NON LIMITÉS.

On a vu que le traité de Washington avait limité le tonnage global des bâtiments de ligne et celui des porte-aéronefs; le traité de Londres — nous le verrons plus loin — a limité, — mais seulement pour la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et le Japon — le tonnage global de trois autres catégories : croiseurs, destroyers, sous-marins.

Ce traité a, en outre, déterminé les conditions que devront remplir les bâtiments pour pouvoir être considérés comme n'appartenant à aucune des cinq catégories précédentes, étant entendu que les bâtiments en cause ne seront pas « limités ».

Ces bâtiments peuvent être rangés en trois groupes :

a) Bâtiments de surface dont le déplacement n'excède pas 600 t. a. (610 t. m.);

b) Bâtiments de surface dont le déplacement n'excède pas 2.000 tonnes anglaise (2.031 t. m.) et qui satisfont aux quatre conditions suivantes :

- n'avoir aucune pièce d'un calibre supérieur à 155 m/m;
- ne pas avoir plus de 4 pièces d'un calibre supérieur à 76 m/m;
- ne pas être équipé ni conçu pour lancer des torpilles;
- ne pas être conçu pour une vitesse supérieure à 20 nœuds.

c) Bâtiments, quel que soit leur déplacement, remplissant les quatre conditions précédentes et, en plus, les trois suivantes :

- ne pas être protégés par des plaques de blindage;
- ne pas être équipés pour mouiller des mines;
- ne pas être équipés pour l'atterrissage des avions;
- ne pas avoir plus d'une catapulte lance-avions dans l'axe ou une de chaque bord.

— étant munis de moyens de lancement des aéronefs dans l'air, ne pas pouvoir mettre en action en mer plus de 3 aéronefs.

En outre le traité donne une liste nominative de bâtiments dits « bâtiments spéciaux »; n'entrant dans aucune des catégories a, b, c, précédentes, et qui cependant, par exception, ne seront pas considérés comme appartenant à une catégorie limitable. Le tonnage global de ces « bâtiments spéciaux » s'élève à :

91.496 t. a.	pour les Etats-Unis;
28.644	— la France (1);
49.561	— la Communauté de nations britanniques;
11.960	— l'Italie.
61.430	— le Japon.

23. — DISPOSITIONS DIVERSES.

Tout bâtiment perdu peut être remplacé immédiatement.

Le droit à remplacement n'est pas perdu par suite d'un retard à en faire usage.

Le traité demeurera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1936.

Sauf le cas où il en serait décidé autrement à la suite d'un accord général limitant les armements navals, une nouvelle conférence sera réunie en 1935 en vue de conclure un nouveau traité qui remplacera celui de Londres.

B. — Dispositions du second groupe.

24. — Bien que nous ne soyons pas liés par ces dispositions, il est intéressant de connaître tout au moins les

(1) Les bâtiments qualifiés « spéciaux » dans le traité de Londres comprennent, en ce qui concerne la France, les 17 avisos de 650 tonnes types *Aïme* et *Dunquerque*, les deux mouilleurs de mines *Castor* et *Pollux*, le transport d'hydravions *Commandant Testé*, le mouilleur de filets de la tranche 1930.

limitations établies par les trois puissances signataires pour les trois catégories de bâtiments suivants : croiseurs, destroyers, sous-marins.

Ces dispositions portent à la fois sur le tonnage global et sur le nombre de bâtiments ou la proportion de bâtiments remplissant certaines conditions.

Elles sont résumées dans le tableau ci-après.

25. — Il convient de rappeler aussi qu'à la demande de la Grande-Bretagne a été introduite dans le traité une clause de sauvegarde aux termes de laquelle chacune des puissances est autorisée à sortir des limites assignées au cas où elle estimerait que les constructions de la France ou de l'Italie affectent les exigences de sa sécurité.

CLASSES	ÉTATS-UNIS		COM. de nations britannique.		JAPON		OBSERVATIONS
	Tonnage lim.	N. B. de bâtis	Tonnage lim.	N. B. de bâtis	Tonnage lim.	N. B. de bâtis	
Croiseurs (a) : Bâtiments de surface, autres que les bâtiments de ligne et les porte-avions, dont l'artillerie est d'un calibre supérieur à 115 m/m.	180.000 t. a. (182.880 tm.)	18	116.800 t. a. (119.149 tm.)	15	108.400 t. a. (110.134 tm.)	12	Le tonnage total des croiseurs munis d'une plate-forme ou d'un pont d'atterrissage ne doit pas dépasser 25 % du tonnage total des croiseurs.
Croiseurs (b) : Bâtiments de surface, autres que les bâtiments de ligne, les porte-avions et les croiseurs (a), dont le déplacement est supérieur à 1850 t. a. ou dont l'artillerie est d'un calibre supérieur à 130 m/m.	145.000 t. a. (146.795 tm.)		102.200 t. a. (105.375 tm.)		100.450 t. a. (102.057 tm.)		
Destroyers : Bâtiments de surface ne dépassant pas 1.850 t. a. et dont l'artillerie est d'un calibre au plus égal à 130 m/m.	150.000 t. a. (152.400 tm.)		150.000 t. a. (152.400 tm.)		108.500 t. a. (107.185 tm.)		Entre les classes croiseurs (b) et les destroyers un transfert est autorisé jusqu'à la limite de 10 0/10 du tonnage de la classe dans laquelle le transfert est effectué.
Sous-marins.....	52.700 t. a. (53.543 tm.)		52.700 t. a. (53.543 tm.)		52.700 t. a. (53.543 tm.)		
Totaux.....	526.200 t. a. (537.612 tm.)		526.200 t. a. (537.612 tm.)		367.050 t. a. (372.923 tm.)		Le tonnage total des bâtiments de plus de 1.850 t. a. ne doit pas dépasser 10 % du tonnage total de la classe.

ANNEXE

ACCORD NAVAL ANGLO-FRANCO-ITALIEN

26. — Sous le titre de « Bases d'accord » a été rendu public, le 11 mars 1931, le texte de l'accord établi, le 1^{er} du même mois, entre l'Angleterre, la France et l'Italie.

La publication de ce document ayant eu lieu pendant l'impression du présent rapport, il n'a pas été tenu compte, dans les notes qui suivent, des nouvelles dispositions arrêtées.

Nous citerons toutefois, ci-après, le texte de ces dispositions; en les rapprochant des résumés que nous avons donnés, d'une part, des traités de Washington et de Londres, (Rf. §§ 4 à 6 et 17 à 30) et, d'autre part, du statut naval, (Rf. §§ 45 à 47), il sera aisé de déterminer dans quelle mesure se trouvera modifiée, après la ratification par le Parlement, la situation antérieure, qui a servi de base aux diverses observations que nous avons formulées, en particulier dans la seconde partie du présent rapport.

BASES D'ACCORD

A. — Bâtiments réglementés par le traité de Washington.

I. Bâtiments de ligne. — a) Avant le 31 décembre 1936 la France et l'Italie pourront mettre en service respectivement deux bâtiments de ligne d'un déplacement ne dépassant pas 23,333 tonnes et armés d'une artillerie dont le calibre ne dépassera pas 305 mm. (12 pouces);

b) Lors de la mise en service de chacun de ces bâtiments la France déclassera un bâtiment du type *Bideroi*; dans les mêmes conditions, l'Italie déclassera environ 16,820 tonnes de croiseurs de 1^{re} classe « hors d'âge » (soit au total 33,640 tonnes);

c) Sans préjudice d'une révision générale des tonnages de bâtiments de ligne fixés par le traité de Washington, et pour faciliter la conclusion

du présent arrangement, le tonnage total attribué dans cette classe à la France et à l'Italie respectivement, aux termes dudit traité, sera porté de 175,000 à 181,000 tonnes.

II. — Porte-aéronefs. — Jusqu'au 31 décembre 1936, la France et l'Italie pourront chacune mettre en service 34,000 tonnes de porte-aéronefs.

Nota bene à I et à II. — Les gouvernements français et italien se notifieront mutuellement aussi longtemps que possible avant le dépôt des projets de loi correspondants, leur intention de faire décider la construction de tous bâtiments appartenant à une de ces classes.

Les dispositions ci-dessus feront l'objet d'un échange de lettres entre les ministères de la Marine de France et d'Italie sous réserve de la question visée à l'alinéa I c) qui fera l'objet d'un protocole spécial ou d'une déclaration.

B. — Bâtiments réglementés par le traité de Londres.

La France et l'Italie conformeront aux règles suivantes leurs programmes relatifs aux constructions à achever avant le 31 décembre 1936.

a) Croiseurs à artillerie dépassant le calibre de 165 mm. (6,1 pouces). — Aucune construction nouvelle après l'achèvement du programme 1930.

b) Croiseurs à artillerie ne dépassant pas le calibre de 155 mm. (6,1 pouces) et destroyers. — Le tonnage des constructions nouvelles à achever ne dépassera pas le tonnage remplaçable jusqu'au 31 décembre 1936 dans cette classe. Les bâtiments déjà « hors d'âge » et ceux qui le deviendront pendant l'application du traité seront déclassés au moment de leur remplacement, sauf dans le cas où, soit la France, soit l'Italie, préférerait déclasser à leur place un tonnage équivalent de croiseurs à artillerie dépassant le calibre de 155 mm. (6,1 pouces).

Il est déclaré qu'aux fins de l'arrangement, la communauté de nations britannique, la France et l'Italie n'ont l'intention d'entreprendre avant le 31 décembre 1936 le remplacement d'aucun destroyer qui aurait moins de 16 ans d'âge à cette date. Il reste entendu d'autre part que s'il est fait au présent arrangement comme suite aux délibérations de la conférence de désarmement de 1932, les droits à remplacement résultant des règles de remplacement du traité de Londres demeurent intacts.

c) Sous-marins. — Aucune construction nouvelle en dehors de l'achèvement du programme 1930, excepté pour le remplacement du tonnage devenant « hors d'âge » postérieurement au 31 décembre 1931. Les navires « hors d'âge » seront déclassés, sauf dans le cas où ces déclassements auraient pour effet de faire tomber le chiffre du tonnage total sous-marin au-dessous du chiffre du tonnage sous-marin mentionné à l'article 16 du traité de Londres.

Sous réserve d'une révision générale de la question navale au cours de

la conférence du désarmement de 1932, le tonnage français en sous-marins en service ne dépassera pas, jusqu'au 31 décembre 1936, le chiffre de 81.989 tonnes, représentant actuellement le tonnage n'ayant pas atteint la limite d'âge en bâtiments construits ou en construction.

La communauté de nations britannique maintient que ce chiffre de 81.989 tonnes est trop élevé par rapport au tonnage de 150.000 tonnes de destroyers qui lui est alloué par le traité naval de Londres, mais elle convient de ne pas invoquer l'article 21 de ce traité, en attendant la révision générale susmentionnée de la question.

En prévision du cas où il ne serait pas possible à la conférence de 1932, de parvenir à un équilibre satisfaisant entre le tonnage sous-marin français et le tonnage britannique en destroyers, la communauté de nations britannique garde le droit qui lui est acquis d'accroître dans la mesure qu'elle jugerait nécessaire, son chiffre de 150.000 tonnes de destroyers.

C. — Dispositions générales.

La France et l'Italie déclarent en outre :

a) Accepter toutes les dispositions de la partie III du traité naval de Londres, en tant qu'elles concernent la communauté des nations britannique, les Etats-Unis d'Amérique et le Japon ;

b) Accepter en ce qui les concerne celles de ces dispositions qui ont une portée générale et qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions du présent arrangement.

Lors de la signature de l'arrangement, la communauté de nations britannique, la France et l'Italie ou les cinq puissances parties au traité de Londres signeraient une déclaration dans le sens suivant :

Il est entendu que le présent arrangement n'établit aucune proportion permanente dans aucune classe de bâtiments, entre l'Empire britannique, la France et l'Italie. Il est en particulier entendu qu'aucun précédent n'est créé touchant la solution définitive de la question de savoir si, et de quelle manière, le tonnage demeurant hors d'âge au 31 décembre 1936 pourra être finalement remplacé.

1^{er} mars 1931.

27. — Les conséquences du nouvel accord, traduites sous la forme de chiffres correspondant aux tonnages des diverses catégories de bâtiments, sont résumées dans le tableau ci-après. (Tous les nombres dudit tableau se rapportent à des déplacements-types Washington exprimés en tonnes anglaises.)

28. — Comparaison des tonnages des flottes françaises et italiennes (1931-1936).

CATEGORIES de bâtiments.	NATIONS	TONNAGES		n - m - q - p	TONNAGES à déclasser de 1931 à 1936 p	CONSTRUCTIONS nouvelles pouvant entrer en service de 1931 à 1936. q
		en 1931 m	en 1936 n			
Bâtiments de ligne soumis aux règles de Washington. a	France....	133.134	(7) 179.800	+ 46.666	"	46.666
	Italie.....	86.527	(7) 133.193	+ 46.666	"	46.666
Bâtiments de ligne anciens non soumis aux règles de Washington. b	France....	52.791	17.597	- 35.194	35.194	"
	Italie.....	"	"	"	"	"
Ensemble des bâtiments de ligne a + b	France....	185.925	(7) 197.397	+ 11.472	35.194	46.666
	Italie.....	86.527	(7) 133.193	+ 46.666	"	46.666
	Différence.	+ 49.398	+ 64.204	- 35.194	35.194	"
Porte-aéronefs..... c	France....	22.146	56.146	+ 34.000	"	34.000
	Italie.....	"	34.000	+ 34.000	"	34.000
	Différence.	+ 22.146	+ 22.146	"	"	"
Croiseurs de 1 ^{re} classe..... d	France....	(4) 124.424	(8) 94.851	- 29.573	29.573	"
	Italie.....	(4) 103.640	70.000	- 33.640	33.640	"
	Différence.	+ 20.784	+ 24.851	+ 4.067	- 4.067	"
Bâtiments légers..... e	France....	(2) 198.223	(9) 240.340	+ 42.117	9.224	51.331
	Italie.....	(5) 151.363	(10) 151.363	"	46.158	46.158
	Différence.	+ 46.870	+ 88.977	+ 42.117	- 36.934	+ 5.173

- (1) Y compris Jeanne d'Arc II, Condé, J. Michelet.
- (2) Y compris 52.133 tonnes de bâtiments hors d'âge.
- (3) Y compris 33.640 tonnes de bâtiments hors d'âge.
- (4) Y compris 45.355 tonnes de bâtiments hors d'âge.
- (5) Y compris 2 bâtiments de ligne nouveaux.
- (6) 9 croiseurs, dont le W. Rousseau et l'E. Renan.
- (7) Y compris 42.900 tonnes de bâtiments anciens.
- (8) Y compris 9.021 tonnes de bâtiments anciens.
- (9) Y compris 9.021 tonnes de bâtiments anciens.
- (10) Y compris 9.021 tonnes de bâtiments anciens.

CATEGORIES de Bâtimens.	NATIONS	TONNAGES		+ - m - q - p	TONNAGES à déclasser de 1921 à 1936 p	CONSTRUCTIONS nouvelles pouvant entrer en service de 1931 à 1936. q
		en 1931 m	en 1936 n			
Sous-marins.....	France....	(1) 97.875	81.969	- 15.886	20.327	4.441
	Italie.....	(2) 53.472	(3) 52.700	- 772	3.563	2.791
	Différence.	+ 44.403	- 29.289	- 13.112	+ 16.764	+ 1.650
Tonnages globaux..... (a + b + c + d + e + f)	France....	628.603	670.723	+ 42.120	94.318	136.438
	Italie.....	195.002	441.256	+ 46.254	53.361	129.615
	Différence.	+ 233.601	+ 229.467	- 4.134	+ 40.957	+ 6.823

(1) Y compris 15.886 tonnes de sous-marins hors d'Age.
 (2) Y compris 6.082 tonnes de sous-marins hors d'Age.
 (3) Y compris 5.318 tonnes de sous-marins anciens.

29. — Il est intéressant de relever, en particulier, les chiffres concernant les constructions nouvelles que la France et l'Italie sont autorisées à entreprendre et à mettre en service avant le 31 décembre 1936.

Ces chiffres sont rassemblés ci-dessous :

CATEGORIES	France	Italie
Bâtimens de ligne.....	46.686	46.868
Porte-Aéronefs.....	54.600	54.600
Bâtimens légers.....	51.331	49.159
Sous-marins.....	4.441	2.791
Totaux.....	156.658	152.918

30. — Nous rapprocherons aussi les tonnages globaux, au 31 décembre 1936, des flottes des cinq puissances signataires des traités de Washington et de Londres.

Etats-Unis.....	1.079.036
France.....	(1) 670.723
Grande-Bretagne.....	1.137.200
Italie.....	441.256
Japon.....	853.838

(1) Supplément que le programme français de des constructions nouvelles était de 760.407 tonnes et que le tonnage prévu par le statut naval s'élevait à 721.000 tonnes, non compris les sous-marins de « défense des côtes » ni les « bâtimens spéciaux » (Rf. § 45).

CHAPITRE II

STATUT NAVAL

31. — On a donné le nom de « Statut naval » à un ensemble d'actes organiques (projets de lois ou lois) visant à préciser les conditions générales de la reconstitution de notre marine de guerre.

Nous allons rappeler succinctement les principales dispositions contenues dans ces documents que nous diviserons en deux groupes : l'un concernant le personnel, l'autre le matériel.

Le premier groupe comprend une loi et un projet de loi, particulièrement importants, savoir :

1^o Loi du 4 mars 1929 portant organisation des différents corps d'officiers de l'armée de mer et du corps des équipages de la flotte ;

2^o Projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer et l'organisation de ses réserves.

Le second groupe comprend les cinq projets de lois suivants :

— Constitution, armements et stocks de guerre de la flotte française de haute mer ;

— Organisation de l'aéronautique maritime ;

— Organisation de la défense du littoral ;

— Constitution des approvisionnements en combustibles liquides.

— Fixation et affectation des établissements industriels de la marine militaire dans la métropole et l'Afrique du Nord.

I. — Loi portant organisation des différents corps d'officiers de l'armée de mer et du corps des équipages de la flotte (1)

(Loi du 4 mars 1929).

32. — Cette importante loi, appelée souvent « loi des cadres » établit le statut des divers corps d'officiers de l'armée de mer. Elle ne comprend pas moins de 92 articles ; c'est dire qu'il ne peut être question d'en donner un véritable résumé.

Nous nous bornerons donc à rappeler les quelques dispositions qui ont des répercussions assez directes sur certaines propositions budgétaires.

La loi du 4 mars 1929 précise quels sont les divers corps d'officiers de l'armée de mer :

Corps des officiers de marine ;

Corps des ingénieurs mécaniciens ;

Corps des ingénieurs du génie maritime ;

Corps des ingénieurs de l'artillerie navale ;

Corps des ingénieurs hydrographes ;

Corps du commissariat ;

Corps de santé (médecins et pharmaciens-chimistes) ;

Corps des administrateurs de l'inscription maritime ;

Corps des professeurs d'hydrographie ;

Corps des officiers des équipages de la flotte et chefs de musique des dépôts des équipages de la flotte ;

Corps des officiers d'administration ;

Corps des ingénieurs des directions de travaux.

Le corps du contrôle de l'administration de la Marine fait l'objet d'une loi spéciale ; celui des officiers d'administration et celui des ingénieurs des directions de travaux restent organisés par voie de décret.

(1) Rf. - Document n^o 224 et 556 année 1928, Sénat. - 3961, 5423 et 1082 (13^e législature) Chambre des Députés.

Toutefois, la loi du 4 mars 1929 a créé dans ces deux derniers corps, les grades d'officier en chef d'administration et d'ingénieur en chef des directions de travaux, respectivement. Le corps des administrateurs de l'inscription maritime et celui des professeurs d'hydrographie sont considérés comme faisant partie de l'armée de mer, bien que relevant actuellement du Ministère de la Marine marchande. Les questions budgétaires les concernant figurent dans le budget de ce dernier Département.

33. — Parmi les dispositions les plus importantes de la loi figurent celle fixant les limites d'âge et celle concernant la composition des effectifs. Ces dispositions sont résumées dans les deux tableaux suivants :

GRADES	OFFICIERS de marine		INGÉNIEURS hydrographes	ADMIRALTES des équipages de la flotte et chefs de musique de musique	OFFICIERS des autres corps navigants. Administrateurs de l'inscription maritime et professeurs d'hydrographie
	Services	Résidences			
Vice-amiral ou officier général de grade correspondant.....	62	7	7	7	65
Contre-amiral ou officier général de grade correspondant.....	50	5	5	5	62
Capitaine de vaisseau ou officier supérieur de grade correspondant.....	56	50	53	5	60
Capitaine de frégate ou officier supérieur de grade correspondant.....	34	57	30	5	38
Capitaine de corvette ou officier supérieur de grade correspondant.....	30	55	35	5	36
Lieutenant de vaisseau ou officier de grade correspondant.....	60	7	56	56	33
Enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe.....	50	2	45	54	44

TABLEAU fixant la composition des effectifs, par grade et par corps, des officiers des différents corps de l'armée de mer.

GRADES ou grades correspondants	OFFICIERS de marine		CORPS de santé		CORPS de l'inscription maritime		CORPS de l'armée de mer		OBSERVATIONS
	Services	Résidences	Pharmaciens	Medecins	ADMIRALTES des équipages de la flotte	ADMIRALTES des équipages de la flotte	ADMIRALTES des équipages de la flotte	ADMIRALTES des équipages de la flotte	
Amiral.....	15	7	7	7	7	7	7	7	(4) Sont 30 officiers des équipages de la flotte, dont 25 sont affectés à l'inscription maritime et 5 à l'administration de la marine.
Vice-amiral.....	30	5	5	5	5	5	5	5	(5) Ces deux corps se recrutent par le concours des autres corps à part déjà un grade dans le hiérarchie.
Contre-amiral.....	405	40	40	40	40	40	40	40	
Capitaine de vaisseau.....	315	60	60	60	60	60	60	60	
Capitaine de frégate.....	300	60	60	60	60	60	60	60	
Lieutenant de vaisseau.....	340	70	70	70	70	70	70	70	
1 ^{re} classe.....	570	70	70	70	70	70	70	70	
Enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe.....	570	70	70	70	70	70	70	70	
Enseigne de vaisseau de 2 ^e classe.....	570	70	70	70	70	70	70	70	
Totaux.....	2.000	110	110	110	110	110	110	110	
Officiers généraux.....	115	12	12	12	12	12	12	12	
Officiers supérieurs.....	345	57	57	57	57	57	57	57	
Officiers subalternes.....	1.540	41	41	41	41	41	41	41	

34. — La loi a fixé comme suit les conditions dans lesquelles seraient réalisées les augmentations d'effectifs résultant des tableaux précédents :

1° Dans le premier grade d'officier, et pour tous les corps, dans le délai le plus faible permis par les sources de recrutement régulier propres à chaque corps ;

2° Dans les autres grades, dans les délais indiqués ci-après, ces délais courant à compter du 4 mars 1929.

A. — Corps des officiers de marine :

Pour les grades d'officiers généraux, de capitaine de vaisseau et de capitaine de frégate : 5 ans.

Pour les capitaines de corvette ou lieutenants de vaisseau : 10 ans.

B. — Corps des ingénieurs mécaniciens :

Pour le grade d'ingénieur mécanicien général de 2^e classe : 2 ans.

Pour le grade d'ingénieur en chef de 1^{re} et de 2^e classe : 4 ans.

Pour les grades d'ingénieur principal et d'ingénieur de 1^{re} classe : 8 ans.

C. — Corps des officiers des équipages de la flotte :

Pour les grades d'officier principal et d'officier de 1^{re} classe : 8 ans.

D. — Corps des ingénieurs hydrographes :

Nomination immédiate de l'ingénieur en chef de 1^{re} classe et de l'ingénieur en chef de 2^e classe.

Pour les grades d'ingénieur principal et d'ingénieur de 1^{re} classe, dans un délai de 5 ans.

E. — Corps du commissariat et corps de santé.

Nomination immédiate du commissaire général de 2^e classe.

Pour les grades de médecin en chef, de commissaire en chef de 2^e et de médecin principal, dans un délai de 4 ans.

35. — Nous signalerons, d'autre part, une disposition introduite pour la première fois dans une loi des cadres de la marine et concernant l'attribution d'allocations spéciales aux officiers et marins auteurs de travaux remarquables par leur portée scientifique ou leur valeur technique, ainsi qu'aux mêmes personnes que le Ministre de la Marine jugerait, au moment de leur mise à la retraite, avoir rendu pendant leur carrière des services techniques exceptionnels.

Précisément le présent budget est le premier qui porte application de cette mesure.

Un crédit de 50.000 francs a, en effet, été inscrit au chapitre A (R. f. § 324). (1)

II. — Projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer et l'organisation de ses réserves (2).

36. — De ce projet de loi qui contient 112 articles nous ne rappellerons que les quelques dispositions susceptibles de faciliter l'examen du budget.

37. — SOURCES DE RECRUTEMENT.

Ce projet de loi énumère d'abord les diverses sources de recrutement de l'armée de mer, qui sont :

1° Les engagements volontaires ;

2° Les rengagements et les admissions dans le cadre de maistrance ;

(1) L'augmentation de 308.000 francs, apportée par la Chambre aux crédits du chapitre A, permettra de relever le crédit de 50.000 francs de l'article 5.

(2) Rf. n° 3933, 13^e législature (Reprise du n° 6405, 12^e législature). — Repris sous la 14^e législature, a fait l'objet du rapport n° 4200 de M. Pierre Appell (4 décembre 1930).

3° La levée des inscrits maritimes,

4° L'appel de jeunes soldats reconnus aptes au service de la flotte.

38. — ENGAGEMENTS.

Les durées d'engagement prévues sont de 5, 4, 3 ans ou encore d'une durée double de la période de service légal. Conditions d'âge ; les jeunes gens ayant 17 ans révolus et moins de 18 ans peuvent contracter un engagement de cinq ans ; ceux âgés de plus de 18 ans, un engagement ayant l'une quelconque des durées indiquées.

Les élèves des écoles préparatoires (ou écoles professionnelles) qui ont atteint l'âge de 16 ans, et sous réserve qu'ils aient trois mois de présence, sont tenus de contracter un engagement d'une durée de cinq ans, à compter du jour de leur sortie de l'école.

39. — RENGAGEMENTS.

Les marins de toute provenance peuvent être autorisés à contracter des rengagements dont la durée est fixée par décret sans qu'elle puisse excéder cinq ans.

40. — CADRE DE MAISTRANCE.

Est formé par les sous-officiers de carrière. Il peut être institué un, par décret, dans chacun des corps de l'armée de mer.

Il est prévu que le statut des sous-officiers (ou officiers marinières) du cadre de maistrance sera déterminé par un règlement d'administration publique.

41. — HAUTE PAYE.

Une haute paye journalière est due à tout marin qui, lié au service pour une durée supérieure à celle de la période légale, a terminé cette période.

42. — PRIME.

Une prime est accordée à tout homme qui contracte dans l'armée de mer un engagement d'une durée supérieure d'une année au moins à la durée légale du service.

Une prime peut être accordée aux rengagés jusqu'à la dixième année de service inclusivement.

Le taux des primes d'engagement et de rengagement est fonction de la durée du lien contracté, du grade et de la spécialité.

43. — PÉCULE.

Tout marin appartenant à un corps de la métropole dans lequel s'accomplit le service militaire obligatoire, peut recevoir, au moment de son renvoi dans ses foyers, un pécule de 5.000 francs au moins, s'il a effectué au moins cinq années de service ininterrompues.

Ce pécule est payable en un seul versement comme fonds de premier établissement.

Les taux du pécule à attribuer sont ceux prévus pour les militaires de l'armée de terre par l'article 81 de la loi sur le recrutement de l'armée.

44. — INSCRITS MARITIMES.

Le régime de l'inscription maritime a été institué et réglementé pour la première fois par les ordonnances royales de Colbert (1665) et de Seignelay (1689) et mis au point par celle du 31 octobre 1784 qui vint remplacer le système des classes, abandonné en fait depuis longtemps déjà.

La loi du 3 brumaire, an IV, sans fixer la durée du service actif imposé aux « gens de mer » pose le principe absolu que « tout marin est tenu de servir sur les bâtiments et dans les arsenaux de la République, toutes les fois qu'il en sera requis ».

Actuellement sont compris dans l'inscription maritime

les Français qui exercent d'une manière professionnelle la navigation maritime et acquièrent de ce fait des droits aux pensions civiles spéciales aux « gens de mer ».

Le projet de loi fixe comme suit la durée du service militaire des inscrits maritimes :

- Service actif : deux ans ;
- Disponibilité : trois ans ;
- Première réserve : quinze ans ;
- Deuxième réserve : huit ans.

Les inscrits maritimes ont droit à une prime de « maintien au service » de valeur égale à la prime accordée aux engagés ; ils ont droit également à la haute paye.

III. — **Projet de loi sur le statut naval : Constitution, armement et stocks de guerre, de la flotte française de haute mer (1).**

Les principales dispositions contenues dans ce projet sont les suivantes :

45. — **COMPOSITION DE LA FLOTTE PERMANENTE FRANÇAISE :**

Non comprises les unités spécialement affectées à la défense des côtes.

1° *Flotte de combat :*

Bâtiments de ligne	: 175.000 tonnes anglaises.
Bâtiments porte-avions	: 60.000 — — — — —
Bâtiments légers (2)	: 390.000 — — — — —
Sous-marins	: 96.000 — — — — —

(1) Projet de loi n° 897, déposé le 16-12-24, par M. Jacques-Louis Dumesnil, rapporté au cours de la 13^e législature, au nom de la Commission de la marine militaire, par M. Robaglia ; rapporté à nouveau par M. Appell, député, sous les n°s 757 et 757 rectifié - 14^e législature : le 12-11-28. Voir aussi Rapport n° 612 de M. J.-L. Dumesnil (budget général de l'exercice 1929).

(2) Dans le premier projet, le chiffre fixé était de 360.000 t. a. Par la suite la Commission de la marine de la Chambre des Députés a proposé de le porter à 390.000 ; le Gouvernement et les Commissions des finances ont accepté.

2° *Bâtiments spéciaux* (1) :

- 1 navire-atelier ;
- 2 mouilleurs de mines de surface ;
- 2 ravitailleurs de sous-marins ;
- 3 transports d'aéronautique ;

Avisos, transports divers, bâtiments-école, bâtiments de servitude, bâtiments hydrographes, garde-pêche, etc... suivant les besoins.

46. — **PROGRAMME NAVAL (2).**

Cette expression, qui n'est pas employée dans le projet de loi en cause, sert souvent pour désigner l'ensemble des constructions neuves nécessaires pour réaliser par « tranches » la flotte permanente dont la composition est indiquée ci-dessus (3).

47. — **DURÉE D'EXISTENCE DES DIVERS BATIMENTS.**

Pour chaque catégorie de bâtiments il est prévu une durée de service, comptée à partir de la date du premier armement pour essais. Ces durées sont les suivantes :

Bâtiments de lignes et porte-avions 20 ans.
Croiseurs légers 17 ans.
Contre-torpilleurs et torpilleurs 15 ans.
Sous-marins 12 ans.
Bâtiments spéciaux 20 ans.

Actuellement les chiffres concernant les bâtiments légers et les sous marins se trouvent pratiquement remplacés par ceux fixés dans le traité naval de Londres.

(1) Nous avons vu que dans le traité de Londres (Rf. § 22), l'expression « bâtiments spéciaux » est employée avec une signification totalement différente. Chaque fois que nous l'emploierons nous-même dans ce rapport nous préciserons le sens que nous lui attachons.

(2) Sur le programme naval, voir notamment le rapport de M. Raiberti, sénateur, n° 752, année 1928, page 13, au sujet du budget général de l'exercice 1929.

(3) On comprend aussi quelquefois dans le « programme naval » la construction des sous-marins destinés à la défense des côtes. Nous n'adopterons pas cette manière de dire qui a, entr'autres inconvénients, celui de n'être pas en harmonie avec la classification budgétaire adoptée notamment dans les états G. et G bis du projet de budget de l'exercice 1931-1932 et des budgets précédents.

La question des sous-marins côtiers est traitée plus loin, à l'occasion de l'examen du « projet de loi sur le statut naval : organisation de la défense du littoral ».

Appliquées à la composition actuelle de notre flotte les règles du traité de Londres ont les conséquences suivantes :

- Croiseurs légers : 20 ans au lieu de 17.
- C. T. et T. : 16 ans au lieu de 15.
- S. M. : 13 ans au lieu de 12.

48. — EFFECTIFS.

Chaque budget annuel précise les effectifs à entretenir (1)
1° Pour l'armement des bâtiments (les effectifs prévus doivent permettre d'armer au moins la moitié des bâtiments de surface de la flotte de combat et les trois cinquièmes des sous-marins) ;

- 2° Pour l'aéronautique embarquée ;
- 3° Pour la défense des côtes ;
- 4° Pour les écoles (personnel en instruction et cadres) ;
- 5° Pour les établissements à terre ;
- 6° Pour constituer un supplément égal à 13 0/0 du total des effectifs des catégories ci-dessus.

FORMATIONS	1922	1923
Bâtiments armés.....	31	37,5
Bâtiments en disponibilité armés.....	3	5,3
Bâtiments en réserve.....	1	2,6
En instruction dans les forces navales.....	2	3
Dans les écoles (pour le fonctionnement, équipages et instructeurs).....	10	7,6
Dans les écoles (en instruction).....	17	12,5
Défense du littoral.....	7	5,8
Services à terre aux colonies (sauf la 4 ^e région).....	2	1,4
Services à terre (France et 4 ^e région).....	8	7,3
Aéronautique.....	9	6,5
Volant (embarqué, à terre, disponible, indisponible).....	19	14,2

(1) Cette disposition n'a pas été appliquée jusqu'à présent. Voici quels sont, dans la réalité, les 0/0 des effectifs affectés aux divers services :

49. — RÈGLES CONCERNANT LA CONSTITUTION DES APPROVISIONNEMENTS.

On peut ranger les divers articles et matières en trois catégories :

- 1^{re} catégorie : munitions, torpilles et mines ;
- 2^e — : combustibles liquides ;
- 3^e — : tous articles et matières autres que ceux des deux premières catégories.

50. — 1^{re} CATÉGORIE :

Munitions. — Chaque bâtiment étant supposé avoir à bord un approvisionnement complet, il est constitué, en outre, à terre, un stock de munitions au moins égal à :
— une fois et demie l'approvisionnement de bord, pour l'artillerie ordinaire ;
— trois fois cet approvisionnement pour l'artillerie anti-aérienne.

Torpilles. — De même il est prévu, pour chaque bâtiment, un jeu complet de torpilles pour être embarqué et, en outre, à terre, un stock de torpilles au moins égal à :
— deux tiers de jeu (1) pour les bâtiments de ligne et les croiseurs ;
— un jeu pour les contre-torpilleurs, les torpilleurs et les sous-marins, augmentés de 10 0/0.

Mines. — Chaque bâtiment mouilleur de mines (de surface ou sous-marins) doit posséder :
— un approvisionnement de bord, complet ;
— une réserve, à terre, égale à deux approvisionnements de bord (mouilleurs de mines de surface) ou 4 approvisionnements de bord (mouilleurs de mines sous-marins).

(1) On entend par « jeu » le nombre maximum de torpilles qu'un bâtiment peut embarquer (tubes et postes de réserve).

(Les mines destinées spécialement à la défense des côtes — qui ne sont d'ailleurs pas affectées à des bâtiments déterminés — n'entrent pas dans les approvisionnements ci-dessus.)

51. — 2^e CATÉGORIE :

Combustibles liquides. — La constitution des approvisionnements en combustibles liquides a fait l'objet d'un projet de loi spécial que nous examinerons plus loin.

52. — 3^e CATÉGORIE :

On distingue deux sortes d'approvisionnements : « réserve de guerre » et « approvisionnements de service courant. »

Approvisionnements de service courant : Le principe servant de base à leur détermination, consiste dans la détermination de deux limites (exprimées en mois de consommation) entre lesquelles doivent être maintenus ces approvisionnements.

« L'approvisionnement normal de service courant » est la moyenne entre ces deux limites.

En principe :

1) L'approvisionnement normal de service courant doit correspondre à la consommation normale de 9 mois, les limites étant respectivement 12 et 6 mois.

(Dans le décret du 22/1/30, le nombre de mois correspondant à l'approvisionnement normal est de 12 au lieu de 9).

Des dérogations à ces règles sont prévues dans les cas suivants :

— Articles désignés par le Ministre, dont l'approvisionnement est jugé suffisamment rapide. Limites, 3 mois et 6 mois (moyenne 4 mois et demi).

(Dans le décret du 22 janvier 1930, l'approvisionnement normal à prévoir est de 9 mois.)

— Articles désignés par le Ministre, dont l'approvisionnement a lieu annuellement.

9 mois et 15 mois (moyenne 12 mois).

(Dans le décret du 22 janvier 1930, 15 mois au lieu de 12.)

— Matières dont la durée de conservation est limitée : fixées par le Ministre pour chaque cas particulier.

Réserve de guerre (ou stocks de mobilisation).

La réserve de guerre est prévue pour satisfaire aux consommations pendant un certain nombre de mois d'hostilités et dans l'hypothèse où le nombre de jours de mer par mois atteint un chiffre également déterminé.

Ces deux nombres sont fixés par le Ministre de la Marine.

En ce qui concerne le premier de ces nombres :

— mois d'hostilités, qui varie suivant la catégorie du matériel, — le Ministre tient compte, notamment, des délais nécessaires aux industries du temps de guerre pour réapprovisionner régulièrement les magasins.

Les stocks de guerre sont intangibles en temps de paix.

IV. — Projet de loi sur le statut naval :

organisation de l'aéronautique maritime (1).

53. — (Pour mémoire, ce projet étant devenu sans objet par suite de la création du Ministère de l'Air.)

(1) Projet de loi n° 1538, déposé à la Chambre des Députés le 7 avril 1925, rapporté par M. Pouzet, sous le n° 3079, repris par la Commission de la marine au cours de sa séance du 29 juin 1928

V. — Projet de loi sur le statut naval, et l'organisation de la défense du littoral (1).

54. — Le projet de loi en cause se borne à fixer des règles et des principes très généraux.

Il n'en revêt pas moins une importance très grande car son adoption donnerait la sanction de la loi à certains de ces principes d'un caractère organique fondamental et d'ailleurs en application depuis longtemps.

Citons, par exemple, la disposition qui confie au Ministère de la Marine la charge d'organiser et d'assurer la défense du littoral de la métropole et de l'Afrique du Nord contre les tentatives ennemies venant de la mer.

Cette disposition est complétée par une autre précisant qu'il appartient au Gouvernement de fixer les conditions dans lesquelles, au cas où l'ennemi aurait débarqué, la mission du Ministre de la Marine cesserait pour passer au Ministre de la Guerre.

Le projet de loi confie également à la Marine le soin de préparer et d'assurer sur tout le littoral le guet contre aéronefs et la défense aérienne.

Parmi les autres dispositions nous rappellerons celles ayant pour objet la fixation des éléments avec lesquels la Marine assure les charges qui lui sont confiées.

Ces éléments sont de deux sortes : les uns lui appartiennent en propre, d'autres sont mis à sa disposition par le Ministre de la Guerre (maintenant il faudrait ajouter le Ministre de l'Air).

Les éléments de la première catégorie sont, en dehors des forces aériennes :

Les flotilles de défense côtière ;

(1) Projet de loi n° 1109 (13^e législature) reprise du n° 5881 — déposé le 23-1-25 et rapporté, au nom de la Commission de la marine militaire de la Chambre des Députés par M. Chaumié, le 11-12-25 sous le n° 2215. — Projet repris par la même Commission à sa séance du 29-6-28.

L'artillerie de côte (fixe, semi-mobile, mobile) ;
L'artillerie et les mitrailleuses de D. C. A. ;
Les défenses fixes sous-marines (mines, filets à mines, barrages et obstructions, appareils de détection).

A propos des flotilles de défense côtière, signalons que le projet de loi fixe à 48 le nombre des sous-marins qui doivent en faire partie (1).

VI. — Projet de loi sur le statut naval :
constitution des approvisionnements en combustibles liquides (2).

55. — Le projet de loi fixe à 9 mois la période pour laquelle doivent être constitués les approvisionnements de guerre de la Marine en combustibles liquides, en supposant le nombre mensuel de jours de marche égal à un chiffre qu'il appartient au Ministre de fixer pour chaque catégorie de bâtiments.

Le nombre de bâtiments devant brûler du mazout étant appelé à augmenter rapidement au cours de la période actuelle, le projet de loi a prévu aussi les conditions générales suivant lesquelles devaient être construits les réservoirs correspondant aux approvisionnements de guerre nécessaires. Ces conditions visent, d'une part, les sous-marins, d'autre part, les bâtiments de surface.

Pour les sous-marins, la règle posée est que tout bâtiment en entrant en service doit trouver la totalité de l'approvisionnement de guerre, à prévoir pour 9 mois.

En ce qui concerne les bâtiments de surface, on a admis qu'un bâtiment entrant en service doit trouver la moitié

(1) Ces unités sont indépendantes de celles prévues par le statut naval comme devant être comprises dans les forces de haute mer.

(2) Projet de loi n° 1537 - 13^e législature - (reprise du n° 6017) du 7-4-25. A fait l'objet au cours de la 12^e législature d'un rapport (n° 6707) de M. Bouligand, député, et d'un avis présenté par M. de Chappedelaine, député, au nom de la Commission des finances.

seulement de cet approvisionnement, l'autre moitié devant être réalisée dans les six années qui suivent.

Parmi les dispositions financières contenues dans le projet, à signaler celle qui prévoit le report, d'un exercice au suivant, des crédits votés et inemployés.

VII. — Projet de loi sur le statut naval : fixation et affectation des établissements industriels de la marine militaire dans la métropole et l'Afrique du Nord (1).

56. — On se souvient que cette question a fait l'objet de nombreuses études et discussions, notamment de 1921 à 1925.

Le projet de loi en cause est le fruit des études entreprises dans cette dernière période.

Les idées directrices sont exposées comme suit dans l'exposé des motifs :

« ...ce, qui importe essentiellement pour la bonne et économique gestion des ressources destinées à satisfaire un ensemble d'obligations et de besoins aussi variés que ceux du Département de la Marine, ce n'est pas tant le petit nombre des usines et établissements que la judicieuse spécialisation des uns et des autres et l'attribution exacte à chacun d'eux d'une organisation simplifiée en rapport avec son objet et son importance propre. »

Et d'autre part :

« ...c'est pour la Marine un devoir impérieux d'éviter une concentration excessive et de ne pas abandonner telle région dont la situation géographique se trouve particulièrement favorable, notamment au regard des dangers d'attaques aériennes. »

En conséquence le projet fixe ainsi qu'il suit les établis-

(1) Projet de loi n° 1536. - 13^e législature - (reprise du n° 3637) voté par la Chambre des Députés et retiré du Sénat avant discussion.

sements industriels de la Marine militaire dans la métropole et l'Afrique du Nord :

- 1° Deux arsenaux : Brest et Toulon ;
- 2° Deux points d'appui : Cherbourg et Bizerte ;
- 3° Un établissement de construction : Lorient ;
- 4° Un établissement de fabrication : Rochefort ;
- 5° Trois établissements hors des ports : Indret, Ruelle, Guérigny.

A signaler aussi que dans le projet n° 1536 il est précisé que le personnel technique et ouvrier nécessaire pour l'exploitation de l'ensemble des établissements industriels précités est fixé, chaque année, par voie budgétaire, d'après les travaux prévus.

Les dispositions ci-dessus, bien qu'étant restées à l'état de projet, ont cependant été, en fait, appliquées au moment de la réalisation du programme général des économies.

57. — Il convient de rappeler encore que, postérieurement au projet de loi n° 1536, M. Lémery fut chargé par la Commission de la marine du Sénat de reprendre, sous la forme d'une proposition de loi d'initiative parlementaire (Sénat n° 244), l'ancien projet n° 3637 du 24 décembre 1921.

L'article premier — le plus important — du projet de loi n° 3637 spécifiait que les établissements industriels de la Marine militaire, dans la métropole et l'Afrique du Nord, seraient les suivants :

- 1° Deux arsenaux : Brest, Toulon ;
- 2° Deux points d'appui : Cherbourg et Bizerte ;
- 3° Trois établissements industriels : Indret, Lorient et Ruelle.

L'article correspondant du nouveau projet — n° 244 — est ainsi conçu :

« Les établissements de la Marine militaire dans la métropole et l'Afrique du Nord sont les suivants :

- « 1^o Deux arsenaux : Brest et Toulon ;
 - « 2^o Deux points d'appui : Cherbourg et Bizerte ;
 - « 3^o Deux établissements : Indret et Ruelle.
- « En outre Lorient est maintenu provisoirement comme établissement de construction. » (1)

CHAPITRE III

LOIS CONCERNANT LES CONSTRUCTION NEUVES

58. — La reconstitution de notre flotte a commencé en 1922. On peut ranger les constructions neuves entreprises depuis cette époque en trois catégories :

1^o Les bâtiments faisant partie du « programme naval » dressé en application des règles posées dans le « statut naval » (Rf. §§ 45 et 46) de la flotte de haute mer. Ces bâtiments sont répartis en « tranches » ; leur construction est autorisée par les « lois de tranches ».

Rappelons que chacune des lois concernant une tranche du programme naval prévoit l'échelonnement des crédits sur un certain nombre d'exercices. Les annuités ainsi fixées ne sont qu'approchées ; chaque année les crédits afférents à une tranche font l'objet d'une inscription au budget (chapitres des constructions neuves).

Rappelons aussi que les bâtiments dont la construction est ordonnée par les « lois de tranches » appartiennent à deux catégories :

- La flotte de combat ;
- Les bâtiments spéciaux. (Rf. § 45.)

Enfin nous ferons observer qu'une loi spéciale, du 5 août 1924, n'entrant pas dans le cadre ci-dessus, a autorisé la construction de deux pétroliers.

2^o Les sous-marins affectés à la « Défense des côtes »

(1) Voir à ce sujet, rapport n^o 332 (1929) de M. Lémery.

(Rf. § 54). La construction de ces bâtiments qui a lieu par « contingent » est autorisée par les lois de finances ;

3^o Les bâtiments de servitude : un article spécial des lois de finances est consacré, chaque année, à un « lot » de bâtiments de servitude, pouvant aussi comprendre quelques bâtiments de guerre d'importance secondaire.

I. — Constructions au titre du programme naval.

59. — *Loi du 18 avril 1922*. 1^{re} tranche du programme naval — ou tranche 1922 — ou tranche A.

Cette loi autorise la construction des bâtiments suivants devant appartenir à la « flotte de combat » :

- 3 croiseurs (de 7.249 t. a.) ;
- 6 contre-torpilleurs ;
- 12 torpilleurs ;
- 12 sous-marins ;

1 porte-avions (aménagement du *Béarn*),
formant un total de 59.896 t. m. W. (déplacement Washington) (1).

Le montant total des annuités prévues s'élève à 755.000.000 francs.

60. — *Loi du 12 avril 1924* : 2^e tranche du programme naval — ou tranche 1924 — ou tranche B.

Bâtiments dont la construction est autorisée par la loi, et qui, comme les précédents, doivent tous appartenir à la « flotte de combat » :

- 2 croiseurs de 10.000 t. a. ;

(1) Nous ferons suivre dorénavant de l'abréviation W. les nombres exprimant les déplacements conformes à la définition du « déplacement type » donnée dans l'article 20 du traité de Washington, définition d'après laquelle le tonnage des bâtiments de guerre de surface doit s'entendre du navire complètement armé « mais sans combustible et sans eau de réserve pour l'approvisionnement des chaudières ». En ce qui concerne les sous-marins, ne sont pas compris dans le « déplacement type » : le combustible, l'huile de graissage, l'eau douce, l'eau de ballast. — Les nombres suivis de l'abréviation t. a. expriment aussi — mais en tonnes anglaises — des « déplacements Washington ».

6 torpilleurs ;
2 sous-marins de 1^{re} classe ;
soit, ensemble, 31.532 t. m. W. pour un montant total des annuités prévues de 441.365.000 francs.

61. — *Loi du 13 juillet 1925* : 3^e tranche — ou tranche 1925 — ou tranche C.

Des bâtiments appartenant aux deux groupes de la flotte de haute mer sont prévus par cette loi.

1^o Flotte de combat :

1 croiseur de 10.000 t. a. ;
3 contre-torpilleurs ;
4 torpilleurs ;
9 sous-marins.

2^o Bâtiments spéciaux :

1 mouilleur de mines de surface ;
1 transport d'avions
représentant ensemble un tonnage global de 49.360 t. m. W. pour un total d'annuités prévues s'élevant à 837.100.000 fr.

62. — *Loi du 4 août 1926* : 4^e tranche — ou tranche 1926 — ou tranche D.

Bâtiments dont la construction est autorisée :

1^o Flotte de combat :

1 croiseur de 10.000 t. a. ;
3 contre-torpilleurs ;
4 torpilleurs ;
7 sous-marins.

2^o Bâtiments spéciaux :

1 ravitailleur de sous-marins ;
1 bâtiment-école d'application ;
2 pétroliers ;
tonnage global : 57.234 t. m. W. (dont 11.000 t. m. W. de

pétroliers et 46.234 t. m. W. pour l'ensemble des autres bâtiments).

Montant total des annuités prévues : 958.000.000 francs.

63. — *Loi du 26 décembre 1927* : 5^e tranche — ou tranche 1927 — ou tranche E.

Bâtiments dont la construction est autorisée :

1^o Flotte de combat :

1 croiseur de 10.000 t. a. ;
6 contre-torpilleurs ;
6 sous-marins.

2^o Bâtiments spéciaux :

2 avisos pour campagnes lointaines,
tonnage global : 36.724 t. m. W.
Montant total des annuités prévues : 855.000.000 fr.

64. — *Loi du 29 mars 1929* : 6^e tranche — ou tranche 1929 — ou tranche F.

Bâtiments dont la construction est autorisée :

1^o Flotte de combat :

1 croiseur de 10.000 t. a. ;
6 contre-torpilleurs ;
7 sous-marins.

2^o Bâtiments spéciaux :

2 avisos pour campagnes lointaines ;
2 pétroliers ;
tonnage global : 49.125 t. m. W. (dont 11.000 t. m. W. pour les pétroliers et 38.125 t. m. W. pour l'ensemble des autres bâtiments).

Montant total des annuités prévues : 989.000.000 fr.

Dans ce dernier chiffre, les deux pétroliers — dont la construction est prévue au titre des prestations en nature — n'entrent que pour la somme affectée à leur armement militaire, soit 11.510.000 francs.

65. — *Loi du 12 janvier 1930 : 7^e tranche* — ou tranche G — ou tranche 1930.

Cette loi porte autorisation de mettre en chantier entre le 1^{er} janvier 1930 et le 31 décembre 1930 les bâtiments suivants :

1^o Flotte de combat :

- 1 croiseur de 10.000 t. a.
- 6 contre-torpilleurs;
- 6 sous-marins de 1^{re} classe;
- 1 sous-marin mouilleur de mines.

2^o Bâtiments spéciaux :

- 1 mouilleur de mines de surface;
- 2 avisos pour campagnes lointaines;
- 1 mouilleur de filets.

L'ensemble des annuités prévues pour la construction (de 1930 à 1934) s'élève à une somme de 1.267.128.000 francs, pour un tonnage global de 47.215 t. m. W.

66. — Résumé des constructions neuves, au titre du « programme naval », autorisées par les « lois de tranches ».

NOMENCLATURE	DÉSIGNATION DES TRANCHES							Totaux.
	A 1922	B 1924	C 1925	D 1926	E 1927	F 1929	G 1930	
Flotte de combat :								
Porte-aéronefs.....	1	»	»	»	»	»	»	1
Croiseurs de 10.000 T. A.....	»	2	1	1	1	1	1	7
Croiseurs de 7.350 T. A.....	»	»	»	»	»	»	»	3
Contre-torpilleurs.....	6	»	3	3	6	6	6	30
Torpilleurs.....	12	6	4	4	»	»	»	26
Sous-marins de croisière.....	»	»	»	1	»	»	»	1
Sous-marins de 1 ^{re} classe.....	6	2	7	5	5	6	6	37
Sous-marins de 2 ^e classe.....	6	»	»	»	»	»	»	6
Sous-marins mouilleurs de mines.....	»	»	2	1	1	1	1	6
Bâtiments spéciaux :								
Croiseur-école.....	»	»	»	1	»	»	»	1
Transport d'aviation.....	»	»	1	»	»	»	»	1
Ravitailleur de sous-marin.....	»	»	»	1	»	»	»	1
Pétroliers.....	»	»	»	2	»	2	»	4
Mouilleur de filets.....	»	»	»	»	»	»	1	1
Mouilleurs de mines de surface	»	»	1	»	»	»	1	2
Avisos pour campagne lointaine.....	»	»	»	»	2	2	2	6

2^o Constructions neuves au titre de la « Défense des côtes ».

67. — La construction des sous-marins de « Défense des côtes » a été autorisée dans les conditions résumées dans le tableau suivant :

DÉSIGNATION	LOI DU							Totaux.
	30 juin 1923	29 avril 1926	19 déc. 1926	27 déc. 1927	30 déc. 1928	16 avril 1930	1931	
Sous-marins de 1 ^{re} classe.....	3	»	»	»	»	»	»	3
Sous-marins de 2 ^e classe.....	6	4	4	4	4	4	»	26

III. — Construction des bâtiments de servitude et de quelques bâtiments de guerre d'importance secondaire.

68. — Le tableau suivant résume les constructions de cette catégorie à commander, chaque année, en exécution des lois de finances.

DÉSIGNATION	LOT DE						TOTAL
	1924/25	1926	1927	1928	1929	1930	
Canonnière fluviale.....	1	»	»	»	»	»	1
Vedettes porte-torpille.....	6	2	1	2	»	2	14
Vedettes pour services divers..	1	»	»	»	2	3	6
Citernes :							
motrices.....	»	1	»	»	1	»	2
de rade.....	»	»	1	1	3	»	7
Remorqueurs.....	»	1	6	»	9	2	22
Grues.....	»	»	2	3	»	»	5
Canots à vapeur.....	»	»	»	»	»	6	6
Chaloupes :							
à vapeur.....	»	2	»	»	1	4	8
à rames.....	»	»	»	»	»	9	16
Côtières.....	»	1	»	»	»	»	1
Bugales.....	2	»	2	1	»	7	13
Buts de tir.....	»	2	3	1	3	5	23
Chaland à combustible liquide:							
à mazout.....	4	»	2	4	»	»	12
à essence.....	1	1	2	»	»	»	4
Chaland pour services divers..	6	4	15	5	2	16	48
Voiliers.....	»	»	»	»	»	3	3
Gabarres.....	»	»	»	»	»	1	2
Chasseurs de sous-marins.....	»	»	»	»	»	2	4

69. — Sur les crédits afférents à cette catégorie de constructions on a aussi imputé les crédits nécessaires au paiement du pétrolier *Loing*, dont la mise en chantier avait été autorisée par la loi du 5 août 1924 (Rf. § 58), et ceux concernant l'achat de grands moteurs Diesel commandés, en 1924, pour essais.

CHAPITRE IV
ACTES ORGANIQUES DIVERS

I. — Loi du 30 mars 1928 sur le raffinage du pétrole (1).

70. — Il nous a paru utile de rappeler cette loi car elle intéresse la Marine militaire en tant que devant avoir une influence directe sur l'importance des stocks de combustibles liquides conservés dans les réservoirs des raffineries.

La loi du 30-3-1928, dont l'un des buts est de favoriser en France l'établissement d'une industrie du raffinage, place en effet sous le régime d'une autorisation spéciale (autorisation donnée par décret rendu en Conseil des Ministres) toute importation égale ou supérieure à 300 tonnes par mois.

Or il est très probable que le raffineur titulaire d'une autorisation spéciale sera dans l'obligation de conserver un stock d'huile brute égal au quart de la quantité qu'il est autorisé à traiter annuellement.

On peut donc s'attendre à ce que l'application de la loi sur le raffinage des pétroles ait pour effet, en augmentant les stocks des combustibles liquides en France, de diminuer dans une certaine proportion les stocks particuliers de la Marine militaire.

II. — Décret du 16 septembre 1929 au sujet des adjudications et marchés passés au nom de l'Etat.

Loi relative aux marchés intéressant la mobilisation industrielle (1^{er} août 1930) (2).

71. — Ces deux actes organiques ont pour objet de fixer les conditions spéciales des marchés passés en vue

(1) Cette loi n'est pas applicable à l'Afrique du Nord.

(2) Cette question de la mobilisation industrielle, vu son importance, aurait mérité une étude approfondie dans le présent rapport. Mais précisément à cause de l'ampleur qu'il eut fallu donner à celle-ci, nous avons dû la différer.

d'assurer, en cas de mobilisation, la production rapide de certains objets.

La passation des marchés de l'espèce est subordonnée à deux conditions.

a) Avis conforme d'une Commission instituée dans chaque département ministériel ;

b) Fixation par la loi de finances du montant maximum, par département ministériel et par chapitre, du total des engagements qui peuvent être supportés par les exercices ultérieurs.

Sous réserve que ces conditions soient remplies, des marchés pourront ainsi être passés pour une durée de cinq ans et certains engagements pourront même avoir une durée maxima de 20 ans.

II^e PARTIE

ÉTUDES SOMMAIRES
DE QUELQUES QUESTIONS PARTICULIÈRES

CHAPITRE PREMIER

LES ÉQUIPAGES DE LA FLOTTE

72. — Si l'effectif des officiers est fixé par une loi des cadres, celui des équipages l'est seulement par voie budgétaire.

D'où, d'abord, cette conséquence qu'à l'occasion du vote du budget l'examen de la situation des effectifs des équipages mérite un soin tout particulier.

L'effectif prévu au présent budget est de 53.750 hommes — le même que celui de l'exercice 1930-1931 — auxquels s'ajoutent 5.000 hommes pour l'aéronautique.

Il est intéressant de jeter un coup d'œil sur les effectifs de ces dernières années et de les comparer à ceux de 1914.

73. — Effectifs budgétaires des équipages.

Année 1914	66.665
— 1920	55.504
— 1921	54.414
— 1922	56.500
— 1923	55.000
— 1924	55.000
— 1925	55.000
— 1926	54.500
— 1927	55.000
— 1928	57.500
— 1929	57.500
— 1930	58.750
— 1931	58.750

74. — On voit que les effectifs de 1931 sont inférieurs de 7.915 hommes à ceux de 1914. Or, à cette époque, le

personnel de l'aéronautique était fort peu nombreux et dans le chiffre d'effectifs de 66.665 hommes n'entrait pas le personnel de la défense des côtes (1).

D'autre part, on constate que, depuis 1920, les effectifs ont très peu augmenté — 3.250 hommes —. Cette augmentation n'est pas — à beaucoup près — en rapport avec la progression des besoins créés par la rénovation de notre flotte. Pour pouvoir fournir un premier noyau d'équipages à des bâtiments en achèvement, et armer ceux qui entreront en service au cours du prochain exercice, 4.000 hommes en supplément seraient nécessaires.

Devant les difficultés du recrutement, le Département de la Marine étudie diverses mesures. L'une d'elles, dont la gravité ne peut échapper, consiste à mettre en disponibilité — et même en réserve — un certain nombre de bâtiments, y compris des bâtiments du programme naval. Devant les inconvénients d'une telle mesure, on peut regretter que les circonstances ne permettent pas d'envisager une augmentation d'effectifs.

75. — Pour comprendre l'étendue de la crise du personnel à laquelle nous conduit la reconstitution de nos forces navales, il faut observer que la nouvelle flotte est composée, dans une proportion beaucoup plus grande qu'autrefois, de bâtiments de faible tonnage ; or, à tonnage global égal, le nombre d'hommes nécessaire croît très rapidement quand le tonnage individuel diminue ; cette loi, bien connue, est mise en évidence par le tableau suivant :

A tonnage égal — 22.000 tonnes — il faut, suivant que ce tonnage correspond

à 1 cuirassé type <i>Jean-Bart</i>	18 officiers et 1.100 hommes
ou à 3 croiseurs type <i>Dugay-Trouin</i>	42 — 1.650 —

(1) Effectifs affectés par l'armée aux formations de la défense des côtes avant la dernière guerre : 340 officiers et 6.300 hommes.

ou à 10 contre-torpilleurs
 type *Tigre* 60 — 1.960 hommes
 ou à 17 torpilleurs type
Bourrasque 85 — 2.227 —

La conclusion qui s'impose est que le Département de la Marine doit poursuivre l'étude des mesures les plus efficaces qui permettront de maintenir, si possible, les effectifs au niveau actuel sans rien sacrifier ni de l'entraînement des équipages ni du bon entretien de nos forces navales ; mais les possibilités dans cette voie ont sans doute une limite ; avant que celle-ci soit atteinte, il appartiendra au Gouvernement de demander aux Chambres l'augmentation d'effectifs sans laquelle les sacrifices financiers faits en faveur du relèvement de notre marine risqueraient d'être vains.

En tous cas, les circonstances exigent qu'on réalise sans retard toutes les compressions possibles et qu'on renvoie à bref délai dans des formations militaires les quartiers-maîtres et les marins occupant en dehors de ces formations des postes que l'on peut, sans inconvénient, confier à des éléments civils ou à un personnel appartenant à des corps sédentaires.

La Chambre a apporté diverses modifications aux propositions budgétaires du Gouvernement, dans le but d'accélérer cette récupération ; il convient de persévérer dans cette voie.

Dans le même ordre d'idées, il y a lieu d'attirer l'attention sur l'opportunité de réduire le plus possible les mutations, qui se traduisent nécessairement par une diminution des effectifs utilisables.

76. — Mais si le chiffre des effectifs a une grande importance, celle de la « qualité » de nos équipages mérite plus d'attention encore.

Cette dernière question est elle-même liée d'une part

à celle « du recrutement » et, d'autre part à celle de « la sélection et de la formation du personnel ».

Nous ferons sur ces divers points quelques brèves remarques.

Recrutement.

77. — Il est bon d'avoir sous les yeux la façon dont ont évolué, au cours de ces dernières années, les diverses sources de recrutement : contingent, inscription maritime, engagement, rengagements.

(Référence § 37.)

Les renseignements à cet égard sont fournis par le tableau suivant :

Composition des effectifs au 1^{er} octobre 1900 et au 1^{er} octobre des 9 dernières années.

DÉSIGNATION	1900	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Appelés (hommes du contingent) (1)....	"	7.290	5.930	11.130	11.980	14.500	14.700	12.830	9.000	9.900
Inscrits maritimes ..	18.400	10.310	11.010	10.170	8.930	8.500	8.200	8.100	8.000	5.900
Engagés volontaires.	13.300	19.840	20.010	17.150	16.100	14.000	16.080	20.200	23.000	26.550
Rengagés, réadmis, cadre de maistrance	16.600	12.980	12.430	12.300	11.700	13.000	13.000	13.300	13.300	13.880
Indigènes	800	2.730	2.440	2.500	2.730	2.500	2.500	2.880	3.300	3.770
Totaux.....	49.100	53.120	51.850	53.250	51.440	52.500	54.680	57.290	58.600	60.000

(1) La Marine n'a recommencé qu'en 1903 de faire appel aux hommes du contingent annuel.

78. — Une première observation s'impose : les inscrits maritimes qui, en 1900, formaient les 2/5 des effectifs n'en forment plus actuellement que 1/7. Leur nombre ne cessera encore de décroître, et cela pour deux raisons : diminution continue dans le nombre des « gens de mer » et réduction dans la durée du service imposé à cette catégorie de personnel ; le nombre de mois de service des inscrits maritimes qui était encore de 36 en janvier 1929, n'était plus que de 27 mois au 1^{er} décembre 1930 ; il doit décroître encore pour atteindre 24 mois le 1^{er} octobre 1931 ; aussi à cette dernière date le nombre des inscrits ne dépassera pas 5.500 alors qu'au 1^{er} octobre 1929 il était encore de 8.000 (1).

Si le nombre des inscrits sous les drapeaux va en décroissant d'une façon à peu près continue, les variations des effectifs des autres catégories obéissent à des lois moins simples. Il serait d'ailleurs trop long de démêler les causes des diverses fluctuations. Mais quelques remarques de grande importance se dégagent de la situation actuelle.

Etant donné la nécessité de former la majeure partie des équipages de nos forces navales avec un personnel déjà suffisamment instruit, la réduction du service militaire à 18 mois puis à 12 mois a eu pour effet de rendre presque inutilisables par la marine les hommes du contingent ; la durée de la formation d'un marin étant assez longue, le nombre d'appelés nécessaires augmente, toutes choses égales, beaucoup plus rapidement que la durée du service ne diminue. En admettant par exemple que 6 mois soient nécessaires pour former un marin, on voit, par le tableau suivant, que pour entretenir 1.200 hommes instruits provenant de la levée annuelle, il suffirait de faire appel à 480 hommes par an avec un service de 3 ans, tandis que ce nombre passe à 2.400 avec le service d'un an.

(1) De 1886 à 1895 la durée de service effectif des inscrits maritimes a varié de 36 à 42 ; de 1896 à 1898 elle a été de 42 à 56 mois ; de 1898 à 1914 elle a oscillé entre 42 et 48 mois ; à la fin des hostilités elle a été fixée à 36 mois.

POUR ENTRETEENIR CONSTAMMENT 1.200 HOMMES INSTRUITS :		
avec le service de :	il faut avoir simultanément sous les drapeaux :	et, pour cela, recruter annuellement :
36 mois.....	1.440 hommes (240 + 1.200)	480 hommes.
30 mois.....	1.500 — (300 + 1.200)	600 —
24 mois.....	1.600 — (400 + 1.200)	800 —
18 mois.....	1.800 — (600 + 1.200)	1.200 —
12 mois.....	2.400 — (1.200 + 1.200)	2.400 —

Par conséquent, tandis que la durée du service est divisée par 3, le contingent nécessaire est multiplié par 5.

En fait la situation s'aggrave bien davantage pour deux raisons principales :

Pour instruire dans le même temps 2.400 hommes au lieu de 480, il faut normalement 5 fois plus d'instructeurs et ceux-ci, dans notre hypothèse, ne peuvent être pris dans les 1.200 hommes que nous supposons affectés à l'armement proprement dit des forces navales actives.

De plus, toujours dans notre hypothèse, les 1.200 hommes ne comprennent que des marins ayant entre 6 mois et 12 mois d'ancienneté, par conséquent de qualité bien inférieure à celle d'hommes présents au service depuis plus longtemps.

Cet exemple montre surabondamment qu'avec le service à court terme les appelés ne peuvent constituer dans les effectifs de la Marine qu'un appoint tout à fait insignifiant.

79. — Une autre considération, d'un autre ordre, intervient pour diminuer encore l'intérêt qu'offre pour la marine, et d'une manière générale pour la défense de la nation, cette source de recrutement des marins :

Le recrutement de 2.400 hommes au lieu des 480 d'autrefois aurait pour conséquence de grossir d'une façon formidable les réserves de la marine ; or, il se trouve que, par essence, la marine n'a pas besoin d'un nombre de

réservistes proportionnellement aussi élevé que l'armée; d'ailleurs celui de l'armée peut croître en quelque sorte sans limites, tandis qu'il n'en saurait être de même dans la marine. Cela tient à cette différence spécifique que, dans l'organisation et dans l'emploi des forces navales, le matériel a joué jusqu'à présent un rôle beaucoup plus important que dans l'organisation et dans l'utilisation des armées; dans la marine, c'est, pour une grande part, le matériel qui conditionne les effectifs.

80. — Nous ne nous arrêterons pas davantage sur ces remarques importantes, mais nous en tirerons la conséquence suivante : les réservistes que la marine ne peut utiliser doivent évidemment être versés dans l'armée; mais tandis qu'autrefois cette pratique n'offrait pas grand inconvénient — puisqu'un homme qui avait passé 3 ans, et même à la rigueur 2 ans, dans la marine avait une instruction militaire générale assez poussée pour être utilisé à terre — actuellement, un marin de 12 mois de services ne saurait être qu'un soldat plus que médiocre; il est clair que la rançon du service à court terme est la nécessité d'utiliser en temps de guerre les appelés dans les conditions mêmes où ils ont été instruits.

81. — Ce que nous venons de dire des « appelés » s'applique aux inscrits maritimes dans la mesure où la durée du service de cette catégorie de personnel est elle-même réduite.

82. — La conséquence d'une telle situation est que, étant donné la nature des besoins de la marine, la seule source de recrutement adéquate est l'engagement de longue durée.

D'où la nécessité que les dispositions budgétaires soient nettement orientées dans le sens voulu pour favoriser, dans toute la mesure nécessaire, les engagements et les rengage-

ments sans lesquels nos forces navales ne sauraient remplir la haute mission qui leur est confiée.

La question des engagements soulève d'ailleurs des problèmes nombreux et complexes dans l'étude desquels nous n'entrerons pas : durée des engagements, intérêt relatif des engagements et des rengagements, échelonnement et importance des primes, soldes, pécules, influence sur la constitution des réserves, etc...

83. — Nous soulignerons cependant les améliorations intervenues dans le présent budget en faveur du personnel des équipages de la flotte.

Sept mesures nouvelles ont été prises pour favoriser le recrutement des équipages (1) :

1° Relèvement de la solde des quartiers-maitres et de la haute paye des matelots après trois ans de service (2^e annuité);

2° Relèvement des suppléments de pointeurs et de télépointeurs;

3° Relèvement du supplément attribué aux cadres des sections spéciales de Calvi;

4° Relèvement de l'indemnité de première mise d'équipement et d'habillement (1^{re} annuité);

5° Relèvement, à partir du 1^{er} octobre 1931, du supplément de solde du personnel en service en Afrique du Nord;

6° Relèvement de la haute paye des indigènes de tous grades autres que ceux de l'Afrique du Nord (1^{re} annuité);

7° Relèvement des hautes payes des officiers marins indigènes de l'Afrique du Nord (1^{re} annuité).

L'application de ces mesures nécessite un crédit de 2.991.000 francs.

(1) Extrait du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1931-1932 (Marine).

84. — Un facteur d'un tout autre ordre est appelé à jouer un rôle important dans le problème du recrutement du personnel de la marine. Nous voulons parler de la propagande. Notons que celle-ci peut être effectuée de deux façons : la propagande, que l'on peut appeler directe, effectuée au moyen des fonds mis, à cet effet, à la disposition du Département de la Marine, puis la propagande faite dans les milieux où se recrutent généralement les équipages, par le personnel appartenant à la marine ou les hommes qui, après y avoir servi un temps plus ou moins long, sont renvoyés dans leurs foyers.

On peut donc observer, à cette occasion, que les mesures qui ont pour but l'amélioration du bien-être des équipages sont également susceptibles d'avoir d'heureuses répercussions au point de vue des conditions de recrutement. Ces mesures, si elles sont judicieusement choisies, sont donc aussi de celles dont on peut attendre un bon rendement, puisqu'elles doivent normalement contribuer à améliorer non seulement les conditions matérielles d'existence du personnel de la flotte, mais aussi les conditions morales et enfin avoir une influence favorable sur le recrutement des futurs équipages.

85. — Il n'est pas possible de passer en revue les principaux problèmes intéressant les équipages de la flotte sans s'arrêter un instant sur les conséquences, au point de vue du recrutement, des années de dénatalité.

« La dénatalité des années de guerre va progressivement faire sentir ses effets à partir de maintenant et rendre plus sévère la concurrence entre les employeurs de main-d'œuvre (Guerre, Marine, Air et Industrie). Les contingents annuels des classes s'offrant à cette concurrence, de 244.000 qu'ils étaient encore en 1930, vont tomber à 105.000 en 1936, et ne remonteront à 220.000 qu'en 1942. »

De là résulte que, dès à présent, il convient de tenir le plus grand compte de ces circonstances exceptionnelles

dans l'orientation des mesures à prendre concernant le personnel. D'où, en particulier, l'intérêt accru de la politique tendant à favoriser les engagements et les rengagements ; d'où l'intérêt non moins grand de la récupération, au profit des formations militaires, des hommes dispersés dans divers services extérieurs. Remarquons d'ailleurs que l'importance de cette dernière mesure ne doit pas être appréciée en tenant compte seulement des effectifs numériques — évidemment assez faibles — sur lesquels elle porte ; il convient d'envisager aussi l'aspect particulier que donne à cette question l'approche des années de faible contingent : il est incontestable qu'au moment où le contingent annuel va tomber à 105.000 hommes, on ne saurait admettre qu'un certain nombre de recrues, si petit qu'il soit, ne reçoive pas une véritable instruction militaire mais passe son année de service à accomplir des besognes auxiliaires pouvant être confiées à d'autres personnels.

Formation et sélection du personnel.

86. — Nous nous arrêtons un instant sur la question des écoles professionnelles pour attirer l'attention sur l'importance qu'elle a prise et sur l'intérêt qu'elle mérite.

Les écoles professionnelles de la marine militaire instruisent deux catégories de personnel : des apprentis-marins, à bord de l'*Armorique* à Brest et des apprentis-mécaniciens dans les Ecoles préparatoires de Toulon et de Lorient.

Comme nous l'avons vu (Rf. § 38), à leur sortie de l'école, ces jeunes gens sont engagés pour cinq ans.

Les écoles professionnelles, qui sont en plein développement, fournissent ainsi des matelots sélectionnés et instruits qui doivent constituer une fraction de plus en plus importante des effectifs.

Des écoles d'apprentis-mécaniciens sortent, annuellement, environ 1.000 matelots.

Le nombre d'apprentis-marins sortis de l'Armorique s'est élevé à :

299 en 1926 ;
434 en 1927 ;
767 en 1928 ;
799 en 1929 ;
919 en 1930.

Il est d'ailleurs probable que l'organisation des écoles professionnelles est encore perfectible. N'y aurait-il pas intérêt, par exemple, à porter à deux ans la durée de la présence à l'école, et à profiter de ce plus long séjour pour donner aux apprentis-marins une instruction de spécialité? Ne serait-il pas opportun de créer dans le Midi une deuxième école d'apprentis-marins comme on l'a fait pour les apprentis-mécaniciens?

Un abaissement de l'âge d'entrée à l'école ne serait-il pas de nature à attirer un plus grand nombre d'élèves, etc?...

La création de nouvelles écoles d'apprentis-marins serait d'autant plus opportune qu'elle permettrait d'abaisser le nombre des apprentis actuellement embarqués sur l'Armorique, ce qui aurait pour conséquence une amélioration des conditions hygiéniques tout à fait désirable.

87. — A propos des questions de sélection et de formation du personnel nous signalerons aussi l'intérêt qui s'attache à l'emploi des procédés scientifiques inauguré depuis quelques années par la marine.

Sous le nom psychotechnique la marine a cherché à tirer parti, pour la sélection des spécialistes, des méthodes étudiées dans certains milieux industriels avec le succès que l'on sait.

A une époque où le « temps » prend l'importance que nous avons soulignée, il convient de diriger rapidement et avec les moindres chances d'erreur chaque homme vers la

spécialité à laquelle le destinent ses aptitudes innées. Or on peut envisager, pour cela, de faire appel aux procédés de la psychotechnique car il s'agit, dans la circonstance, d'hommes ayant à peu près achevé leur formation. La découverte et l'étude des aptitudes physiopsychiques au moyen de tests judicieusement adaptés constituent donc une œuvre appelée à un grand rendement et qui, par conséquent, mérite d'être vivement encouragée.

CHAPITRE II

LES LOGEMENTS MILITAIRES

88. — La crise des logements est l'un des principaux obstacles que la Marine rencontre pour combler les vacances qui surviennent dans certains centres dont quelques-uns sont très importants.

Lorsqu'il s'agit de villes comme Paris ou Bizerte, la question offre évidemment un intérêt considérable.

Mais, d'une manière générale, pour les officiers et les officiers mariniens appelés à se déplacer fréquemment d'un port militaire à un autre, le problème du logement revêt toujours une grande importance.

La Marine ne pouvait donc pas se désintéresser d'une question aussi grave et si lourde de conséquences.

Aussi trouvons-nous dans le présent budget trois interventions du Département concernant le logement de son personnel : l'une est relative à Bizerte, l'autre intéresse le personnel du service technique de la Direction centrale, la troisième enfin vise la question générale du logement des officiers et des officiers-mariniens à Paris et dans les ports.

89. — *Bizerte.* — Le programme établi par la Marine comporte la construction de 390 villas de types différents pour officiers et officiers mariniens, se répartissant comme suit :

DÉSIGNATION	NOMBRE DE VILLAS	DÉPENSES PRÉVUES
Ferryville	162	15.410.000
La Pêcherie.....	127	10.025.000
Bizerte.....	101	9.935.000
Totaux.....	390	35.370.000

La réalisation de ce programme se fera par tranches successives, en commençant par Ferryville.

Pour la première tranche, dont le coût est estimé à 15 millions, 4 millions ont déjà été votés par le Parlement et 1.200.000 francs sont inscrits au présent budget (Chap. L page 247).

Le Département de la Marine envisage en outre la création d'un office du logement analogue à celui qui a été institué, par le Département de la Guerre, en Tunisie, pour édifier les immeubles destinés à son personnel.

L'Office aura à sa disposition des sommes beaucoup plus importantes que celles que la Marine peut prélever sur son budget annuel; il sera, par suite, en mesure de construire beaucoup plus rapidement les logements prévus. D'autre part la création d'un office permettra probablement d'obtenir de l'Etat tunisien une subvention annuelle, de l'ordre de 500.000 francs, égale à celle qu'il accorde à l'office chargé des constructions pour l'armée.

90. — *Paris.* — *Logements pour le personnel du Service technique de l'Administration centrale.*

Il s'agit là d'un problème particulier mais dont la solution est susceptible d'avoir les plus heureuses conséquences sur la marche des études du Service technique et par suite sur les réalisations de nos programmes de constructions navales.

Les prévisions concernant le projet en cause s'élèvent à 13 millions sur lesquels 2.750.000 francs ont déjà été votés et 1.500.000 francs sont demandés au présent budget.

91. — *Paris et les ports.* — *Logements pour les officiers et les officiers mariniers.*

La Marine a estimé qu'en donnant des facilités pour se loger aux officiers mariniers de carrière mariés elle pourrait en retenir un plus grand nombre à son service.

C'est en effet au moment où le gradé peut prétendre à la retraite proportionnelle qu'il est le plus souvent marié et père de famille. Il évite de se déplacer et fait alors la balance entre les avantages d'une carrière civile stable et les inconvénients d'une vie nomade.

Et, pourtant, c'est précisément à ce moment que le gradé est en pleine possession de ses facultés physiques et professionnelles, qu'il rend pleinement à bord des bâtiments les services que l'on doit attendre de lui, et qui ne sont, en définitive, que la récupération par l'Etat de sacrifices consentis.

La Marine fait un marché de dupe en semblable occurrence.

Si sa vie matérielle est facilitée, s'il lui est possible de se déplacer avec les siens tout en conservant la certitude de pourvoir se loger, il est probable que l'officier marinier ne cherchera plus à abandonner sa carrière.

Les frais d'instruction du personnel en seront allégés, le service amélioré et d'heureuses conséquences, d'ordre moral et d'ordre social, ne manqueront pas aussi d'être obtenues.

Telles sont les raisons principales qui ont conduit le Département de la Marine à demander l'inscription au budget de 1931 (chap. 36) d'un crédit de 2 millions de francs, destiné à subventionner, dans le cadre de la loi du 13 juillet 1928, dite loi Loucheur, les sociétés d'habitations à bon marché qui ont accepté de construire des logements en faveur du personnel de la Marine.

L'action méthodique que poursuit le Département de la Marine en vue de remédier à la crise du logement dans les ports et à Paris, se manifeste de plusieurs façons.

La Marine s'efforce, par voie d'articles et de conférences, à pousser le personnel relativement stable vers l'accession à la petite propriété.

Elle cherche ensuite dans le domaine de la location à bénéficier des dispositions de l'article 11 du décret du 20 octobre 1928, aux termes duquel les organismes qui empruntent à la Caisse des dépôts et consignations peuvent être contraints de réserver 10 0/0 des logements qu'ils construisent aux fonctionnaires civils et militaires.

Elle s'entend enfin avec les Sociétés d'habitations à bon marché qui réunissent les garanties indispensables de compétence et de sécurité, pour que soient exécutés les programmes de constructions qui répondent aux besoins de son personnel en service dans les ports et à Paris.

L'application de cette dernière formule se fait quelquefois sans sacrifice financier, mais il peut arriver aussi que, pour parvenir à ses fins, l'Administration de la Marine soit amenée à concourir, soit par des cessions de terrains domaniaux — consenties à des conditions avantageuses en vertu de l'article 66 de la loi du 30 mars 1929, — soit par des subventions d'ailleurs légères, soit de l'une et de l'autre manière à la fois, à la réalisation de l'équilibre financier des projets établis par les organismes constructeurs.

Et c'est de cette façon que la Marine est arrivée (sous réserve que le crédit de deux millions de francs demandé soit accordé par le Parlement) à conclure des accords avec la Société Normande pour Cherbourg; la Société « La Bretonne » pour Brest; la Société Régionale de Bretagne pour Lorient et la Société « La Provençale » pour Toulon.

Ces Sociétés doivent construire, sur les terrains de provenance militaire qui leur ont été cédés par les domaines :

Des habitations à bon marché ordinaires pour quartiers-maitres, seconds-maitres et maitres.

Des habitations à bon marché améliorées pour les premiers-maitres et maitres principaux;

Des habitations à loyers moyens pour les officiers qui accomplissent du service à la mer.

Ces habitations appartiendront aux Sociétés de constructions, mais leur attribution sera faite par les préfets maritimes au personnel navigant, en commençant par les officiers ou officiers marinières les soins élevés en grade et ayant le plus de charges de famille.

92. — Les programmes de construction pour 1931 ont été établis et déposés à la date du 1^{er} octobre 1930 au Ministère de la Santé publique.

Leur exécution permettra de disposer à la fin de 1931 de 340 logements répartis de la façon suivante :

1^o A Cherbourg, sur la parcelle sud du Jardin colonial, 30 logements;

2^o A Brest, sur le terrain de la Poudrière situé en haut du cours d'Ajot, 50 logements;

3^o A Lorient, sur le terrain maritime de la Corderie, 30 logements;

4^o A Toulon, sur les terrains des forts Lamalgue et Sainte-Catherine, 60 logements à loyers moyens pour officiers, et 100 logements pour officiers marinières au Pont du Las;

5^o A Paris, 70 logements collectifs sont prévus pour le personnel de la Marine dans les immeubles dont le Département de la Guerre a confié la construction à l'Office public des habitations à bon marché de la ville de Paris.

93. — Tels sont, en résumé, les efforts déployés par la Marine, en ce moment, en vue de donner tout au moins des solutions partielles au problème du logement, qui préoccupe tout particulièrement son personnel navigant.

Les sacrifices pécuniaires consentis paraissent de peu d'importance eu égard aux résultats qu'ils doivent permettre d'atteindre.

CHAPITRE III

APPROVISIONNEMENTS EN MAZOUT ET EN GAS OIL

94. -- En application des règles posées en 1925 dans le projet de loi (1) sur le statut naval (constitution des approvisionnements en combustibles liquides), la capacité (en tonnes) des réservoirs en service devrait augmenter au fur et à mesure de la réalisation de la flotte du statut naval, suivant la progression suivante :

DÉSIGNATION	1932	1938	1942	1948
Mazout.....	987.500	1.700.000	2.300.000	2.800.000
Gas oil.....	100.000	136.000	158.000	

En 1930-1931 la capacité des réservoirs en service (2) devrait être d'environ :

Mazout..... 640.000 tonnes
 Gas oil 81.500 tonnes

95. -- Or, à la fin de 1930, la situation était (en tonnes) celle indiquée ci-après :

(1) Rf. projet de loi N° 1537, 13^e législature. -- Voir aussi dans le présent rapport le § 55.

(2) Plusieurs des chiffres indiqués dans cette note n'ont pas le caractère officiel; ils sont extraits de documents parlementaires ou sont le résultat d'application de règles organiques à des données tirées de précédents rapports.

DÉSIGNATION	RÉSERVOIRS construits	RÉSERVOIRS en construction	RÉSERVOIR en projet	TOTAL
Mazout.....	300.000	535.000	615.000	1.450.000
Gas oil.....	44.500	30.000	64.000	138.500

Le retard dans la réalisation du programme est donc, approximativement, de :

640.000 - 300.000 = 340.000 T. (mazout)
 81.500 - 44.500 = 37.000 T. (gas oil)

au total, 377.000 tonnes.

Pour arriver progressivement à l'approvisionnement de mazout nécessaire en 1948, il faudrait mettre en service de 1931 à 1948 :

2.800.000 - 300.000 = 2.500.000 T.

soit, annuellement :

2.500.000 : 18 = 138.800 T.

en chiffre rond, 140.000 tonnes et élever de la même quantité le stock de guerre de mazout.

En ce qui concerne le gas oil, il faudrait mettre en service de 1931 à 1942 :

158.000 - 44.500 = 113.500 T.

soit, par an,

113.500 : 12 = 9.500 T., en chiffre rond.

La capacité totale à construire chaque année serait donc de :

140.000 + 9.500 = 149.500 T. jusqu'en 1942 puis 140.000 de 1942 à 1948.

96. — Nous allons examiner la question suivante : dans quelle mesure les crédits inscrits au présent budget permettent-ils de suivre la progression désirable ?

Les crédits pour « construction de réservoirs à combustibles liquides (mazout et gas oil) » se décomposent comme suit :

Travaux à continuer	92.985.810 fr.
Travaux à entreprendre	5.441.500
Total.....	98.427.310 fr. (1)

D'autre part l'ensemble des réservoirs auxquels ces crédits seront appliqués est donné par le tableau suivant :

DÉSIGNATION	EN CONSTRUCTION				À ENTREPRENDRE EN 1931-1932			
	Mazout		Gas Oil		Mazout		Gas Oil	
	Réserves à déct.	Réserves souterr.	Réserves à déct.	Réserves souterr.	Réserves à déct.	Réserves souterr.	Réserves à déct.	Réserves souterr.
Côtes de l'Océan et du bassin occidental de la Méditerranée	180.000	180.000	36.000	"	25.000	70.000	3.000	10.000
Colonies.....	165.000	"	9.000	"	10.000	"	2.000	"
Totaux.....	345.000	180.000	36.000	"	35.000	70.000	5.000	10.000

De là résulte que la capacité des réservoirs à continuer ou à entreprendre en 1931-1932 s'établit comme suit :

(1) Projet de budget page 215.

DÉSIGNATION	à découvert (a)	en souterrain (b)	$\frac{a}{b}$
Mazout	380.000	260.000	1,4
Gas oil.....	50.000	10.000	5
Totaux.....	430.000	270.000	1,6

97. — La proportion de 1,6 entre la capacité des réservoirs à découvert et celle des réservoirs souterrains diminuera sans doute. Nous admettrons le rapport 1,2 comme applicable à l'ensemble du programme et nous prendrons comme prix de base de la construction les suivants :

Réservoirs à découvert.....	300 à 500 francs la tonne,
Réservoirs souterrains.....	800 à 850 — — —

98. — Le problème que nous nous sommes proposé est maintenant complètement déterminé et nous pouvons conclure que le crédit demandé par le Gouvernement et voté par la Chambre correspond à la construction annuelle moyenne d'environ 160.000 tonnes (1).

99. — Ce chiffre est sensiblement plus élevé que celui qui serait nécessaire si l'on se proposait seulement d'atteindre le chiffre normal à la fin de la période ci-dessus indiquée (1948 pour le mazout, 1942 pour le gas oil).

Il n'a au contraire rien d'exagéré si l'on se propose de rattraper, au cours des prochaines années, le retard que nous avons signalé et qui — nous l'avons vu — n'est pas inférieur à 377.000 tonnes.

(1) En fait, si l'on en juge par les réalisations de ces dernières années, on peut craindre que ce chiffre ne soit encore pas atteint, à beaucoup près.

En effet, sans ce retard, on aurait à construire les nombres de tonnes suivants :
 avant 1948, pour le mazout, $2.800.000 - 640.000 = 2.160.000$,
 avant 1942, pour le gas oil, $158.000 - 81.500 = 76.500$,
 soit, annuellement,

pour le mazout	120.000 tonnes,
pour le gas oil	6.375
au total	<u>126.375 tonnes.</u>

100. — De là résulte que, sur les 160.000 tonnes correspondant à la réalisation permise par les crédits proposés pour 1931-1932, 126.375 tonnes représentent l'annuité normale et la différence

$$160.000 - 126.375,$$

soit 33.625, un excédent permettant de rattraper une partie du retard signalé plus haut.

Si la réalisation du programme était effectuée dans ces mêmes conditions, l'on voit que le retard signalé (377.000 t.) pourrait être rattrapé, approximativement dans

$$377.000 : 33.625 = 11 \text{ ans.}$$

Ce chiffre suppose des conditions plutôt trop favorables, diverses causes pouvant l'augmenter :

Sans parler des retards probables d'exécution, nous avons, par exemple, supposé que les prix de revient étaient uniformes pour tous les pays ; or, pour certains d'entre eux, il eut fallu prendre un prix sensiblement plus élevé.

101. — Nous concluons donc que le crédit demandé pour cette année est normal et qu'il y aurait lieu, au cours des prochains exercices, de réaliser et de maintenir la progression théorique actuelle, permise par les crédits accordés.

102. — D'autre part, le crédit demandé cette année pour relever le stock de guerre de mazout et de gas oil

s'élève à 18.490.000 francs ; il correspond à un approvisionnement de 73.000 tonnes de mazout et 10.000 tonnes de gas oil soit, en tout, 83.000 tonnes.

103. — En ce qui concerne la consommation courante, celle prévue pour 1931 s'élève à 268.000 tonnes. En vertu des règles que nous avons rappelées (Rf. § 55) l'approvisionnement normal de service courant doit être les $\frac{3}{4}$ de ce chiffre, soit $\frac{3}{4} \times 268.000 = 201.000$.

Pour le gas oil, dont la consommation prévue s'élève au chiffre de 14.600, on devrait avoir comme approvisionnement normal

$$\frac{3}{4} \times 14.600 = 10.950 \text{ tonnes.}$$

Indépendamment du stock de guerre proprement dit, il est nécessaire de prévoir un rehaussement de l'approvisionnement normal de service courant, au fur et à mesure que les consommations augmentent.

104. — La nécessité où nous nous trouvons de constituer à bref délai les approvisionnements en combustibles liquides nécessaires à la Marine militaire a des conséquences sérieuses.

C'est ainsi par exemple qu'elle va nous conduire à immobiliser un capital dont il est intéressant de se faire une idée : admettons que l'on réalise intégralement le plan ci-dessus : si nous supposons que la capacité totale que nous avons envisagée :

$$2.800.000 + 150.000 = 2.950.000$$

(mazout) (gas oil)

soit, en nombre rond, 3.000.000 tonnes — est composée dans la proportion de 12 tonnes en réservoir à découvert pour 10 tonnes en réservoir souterrain, la valeur de l'ensemble des réservoirs s'élèverait approximativement à 1.800.000.000 francs. Quant à la valeur de la quantité de

combustible liquide nécessaire pour le remplissage de ces réservoirs, elle s'établirait comme suit :

2.800.000 t. de mazout à 205 fr. la tonne	=	574.000.000 fr.
158.000 — gas oil à 340 fr. —	=	53.720.000
Total		<u>627.720.000 fr.</u>

ensemble, réservoirs et mazout représentent donc une valeur de 2 milliards 427 millions de francs.

Mais certaines des hypothèses qui ont servi de base à la discussion qui précède sont entachées d'arbitraire et en tout cas sont d'une réalisation lointaine.

Les seuls projets dont la réalisation soit effectivement arrêtée et poursuivie portent sur la période allant jusqu'en 1938.

Ils comportent la construction, pour cette date, d'environ 1.450.000 tonnes de mazout et de 138.500 tonnes de gas oil (voir tableau § 95), en chiffres ronds, 1.500.000 tonnes de mazout et 140.000 tonnes de gas oil.

Si, à ces nombres, nous ajoutons les quantités de ces combustibles qu'on peut espérer trouver dans le commerce — 200.000 et 30.000 tonnes respectivement — on pourra compter, en 1938, sur un approvisionnement de 1.700.000 tonnes de mazout et de 170.000 tonnes de gas oil.

Or nous avons vu (tableau § 94) que les approvisionnements de ces combustibles qu'on estime nécessaires à cette date sont de 1.700.000 et 136.000 tonnes respectivement.

En 1938 l'approvisionnement de mazout serait suffisant et celui de gas oil serait tout à fait satisfaisant.

105. — Notons que le plan dont la réalisation est poursuivie par le Département de la Marine est très sage.

S'il convient, en effet, de hâter la construction des réservoirs jusqu'à concurrence de 1.500.000 + 140.000 tonnes environ, il serait exagéré de prévoir, dès à présent, un développement beaucoup plus grand de nos réserves de combustibles liquides.

Bien des événements — d'ordre politique, industriel

ou technique — peuvent, dans quelques années, modifier soit nos besoins en combustibles liquides, soit les moyens les plus judicieux de les satisfaire.

Il convient, cependant, d'être constamment prêt à développer sans retard le plan en cours d'exécution si la nécessité venait à apparaître.

Cette question est d'autant plus importante que les prévisions des besoins du temps de guerre ne tiennent pas un compte suffisant de la répartition géographique de nos parcs.

Les calculs supposent que tous les réservoirs construits seront utilisables et utilisés. Or dans un conflit qui serait, en fait, circonscrit à un théâtre d'opérations déterminé — ou, en tout cas, à un petit nombre — il se pourrait qu'une partie seulement de nos réservoirs fussent effectivement employés.

Enfin, dans l'étude et le développement de nos propres installations, la Marine doit tenir le plus grand compte du développement parallèle que pourra prendre en France l'industrie du raffinage du pétrole, en application de la loi du 28 mars 1928 (Rf. § 70).

Les chiffres qui précèdent et les commentaires qui les accompagnent font apparaître l'utilité d'orienter notre politique des combustibles liquides en vue de limiter le plus possible les stocks que la marine de guerre est obligée de constituer : si, d'une part, celle-ci ne peut se dispenser d'assurer tous les besoins du temps de guerre, il est d'autre part d'un intérêt général de ne pas laisser improductif un capital important. Toute mesure sera donc opportune qui tendra à augmenter la quantité de combustibles liquides que notre flotte pourra trouver dans le commerce.

A ce seul point de vue, le développement de l'industrie du raffinage, l'augmentation du nombre des bâtiments de commerce chauffant au mazout, et, d'une manière générale, celle de tous les débouchés pour le mazout, offrent un grand intérêt au point de vue militaire.

CHAPITRE IV

LE BUDGET ET LES QUESTIONS DE LIMITATION
ET DE RESTRICTION DES ARMEMENTS

106. — Le budget est étroitement lié à la question de la limitation et de la réduction des armements ; c'est l'évidence même. Mais les conditions de cette dépendance sont complexes et leur examen complet demanderait une très longue étude.

Nous nous proposons ici d'apporter seulement quelques remarques sur le sujet.

107. — Et d'abord celle-ci, qu'en disant qu'il y a liaison entre les questions budgétaires et les questions de limitation et de réduction des armements, nous ne voulons pas signifier que toute limitation ou même toute réduction dans les armements a nécessairement pour corollaire une réduction des charges budgétaires.

Il suffit pour s'en convaincre de constater que le fait d'être entré dans l'ère des limitations et des réductions des armements navals n'a nullement eu cette conséquence — qui eût dû paraître nécessaire — d'inciter, sinon d'obliger, toutes les puissances à réduire leurs dépenses d'armements sur ce qu'elles étaient en 1914, dernier budget normal.

108. — Il est suggestif, à cet égard, de jeter un coup d'œil sur quelques chiffres caractérisant l'état des principales marines en 1914 et maintenant.

Voici, d'abord, rapprochées, les dépenses budgétaires de 1914 et de 1930 des principales Marines :

Budgets navals (en millions de francs stabilisés) :

DÉSIGNATION	1914 a	1930 b	b - a	100 × $\frac{b}{a}$ Budget total
Grande-Bretagne.....	6.405	6.980	+ 575	6,8
Etats-Unis.....	3.760	9.250	+ 5.490	7,5
France.....	3.205	2.618	- 587	5,3
Italie.....	1.545	1.610	+ 65	7
Japon.....	1.240	3.230	+ 1.990	15

Ces chiffres sont déjà fort intéressants, mais on peut les compléter utilement en faisant porter la comparaison sur d'autres éléments. Voici, par exemple, quelques données sur les tonnages des cinq mêmes marines en 1914 et en 1930, à l'époque de la Conférence de Londres.

DÉSIGNATION	TONNAGES EN SERVICE, EN CONSTRUCTION ET EN PROJET (crédits votés)						$\frac{a}{b}$
	1930					1914	
	Bâtiments de ligne	Bâtiments légers	Sous- marins	Porte- avions et bâtiments spéciaux	Déplace- ment global (a)	Déplace- ment global (b)	
Etats-Unis.....	532.400	633.456	99.810	181.582	1.437.948	878.000	1,64
France.....	185.927	336.268	97.875	50.790	670.860	816.000	0,82
Grande-Bretagne..	608.650	561.677	63.324	154.911	1.388.662	2.225.000	0,62
Italie.....	86.533	260.789	54.739	11.960	413.991	412.000	1,00
Japon.....	301.330	361.660	77.942	130.300	871.232	579.000	1,50

Probablement, sans les traités navals de Washington et de Londres, les armements de certaines puissances seraient-ils encore plus élevés qu'ils ne le sont, et il est possible que ce soit déjà là un résultat non négligeable des récentes conférences internationales ; mais si l'on n'avait des chiffres

sous les yeux on s'imaginerait difficilement que l'on ait pu, à la fois, préconiser le désarmement et maintenir des forces navales à un niveau très supérieur à celui qu'elles atteignaient en 1914 (1).

L'avantage des chiffres qui précèdent — quelque approchés qu'ils soient — est de nous ôter toute illusion à cet égard.

Un autre avantage est de mettre en lumière combien modeste et réservée a été la politique navale de la France ; notons que notre budget est le seul qui soit en diminution sur celui de 1914 (2) ; d'ailleurs, le fait que dans notre

(1) La même remarque a été faite bien des fois. Exemple : « C'est une singulière méthode que celle qui consiste à augmenter les flottes pour arriver au désarmement définitif ». (Temps du 11 mai 1930.)

(2) Nous concevons difficilement qu'une étude comparative des budgets et, d'une manière plus générale, de tout ce qui a trait aux armements navals, puisse porter sur d'autres budgets et d'autres armements que ceux de la période actuelle et de ceux de la période qui a précédé immédiatement la guerre. On s'est cependant souvent servi, dans l'étude des proportions à établir entre les diverses forces navales, de la situation de ces forces pendant la guerre et dans les années qui l'ont suivie immédiatement. C'est une étrange façon d'agir. En effet, de 1914 jusque vers 1922, la politique navale des anciens belligérants a été influencée par des considérations et des faits propres à chaque nation et souvent d'un caractère extra-maritime. Cette remarque a été faite bien des fois, en France tout au moins. Aussi, M. Leygues n'a fait que rappeler un fait bien connu lorsqu'il a dit : « Seule, parmi les nations belligérantes, elle (notre marine) n'a pu réparer ses pertes au cours des hostilités, ses arsenaux ayant consacré toutes leurs ressources au service de l'armée française et des armées alliées ».

Les puissances étrangères paraissent n'avoir attaché que fort peu d'importance à un fait aussi patent.

Certaines opinions n'en ont que plus de valeur, telle celle d'un journal américain (New-York Tribune) du 26 novembre 1921 :

« Les objections de la France au projet naval ne sont pas sans fondement. Quand la guerre éclata, la France était en train de transformer sa marine ; elle était prête à construire un certain nombre d'unités importantes. Elle fut obligée d'arrêter la construction de ses navires et d'employer son acier à la fabrication de son armement et, plus tard, à la fabrication de l'artillerie américaine. Aussi, en 1919, était-elle réduite à rien comme puissance navale, tandis que les Etats-Unis, le Japon et l'Angleterre avaient, pendant la guerre, accru considérablement leurs flottes. Les Français insistèrent sur ce fait qu'il n'est pas juste de considérer leur situation actuelle comme base de leur force future, en comparaison avec celle des autres nations. »

Ce n'est pas en effet dans une période aussi troublée que celle de 1914-1922 que l'on peut trouver les raisons légitimes de limiter de telle ou telle manière les forces navales des diverses nations.

budget actuel sont comprises les dépenses pour la défense des côtes — qui, en 1914, figuraient dans le budget de la Guerre — donne plus de poids à cette remarque.

Il reste donc que, d'une manière générale, les budgets actuels sont en augmentation — quelquefois très importante — sur les budgets de 1914 ; et il apparaît clairement qu'il n'a pas suffi de mettre à l'ordre du jour des conférences internationales et d'y défendre la question du désarmement pour arrêter les dépenses consacrées aux marines nationales.

109. — Une autre observation non moins importante s'impose : sous l'empire des principes actuels de limitation — et même une fois atteintes les limites imposées, — les budgets navals s'accroîtront inévitablement ; ne pouvant augmenter la quantité, on cherchera certainement dans la qualité une augmentation de puissance.

Il n'est pas sans intérêt de s'arrêter un instant sur ce point.

On peut bien limiter le nombre des cuirassés ou des sous-marins ; on ne pourra jamais limiter les « qualités » de ces bâtiments. Limiterait-on toutes les « caractéristiques » possibles, on n'empêchera jamais une nation de mettre sur un bâtiment ayant des « caractéristiques » déterminées, des appareils, des armes ayant des « qualités » aussi poussées que possible, quitte à les payer, d'ailleurs, un prix très élevé. (1)

L'Allemagne n'a pas tardé à nous fournir un exemple qui illustre d'une façon saisissante cette remarque. On connaît la puissance qu'elle est parvenue à donner au croiseur *Amiral-Scheer* (2) et le prix que cela lui a coûté.

(1) Le fait que la « qualité » n'est pas susceptible de limitation appelle une remarque importante et qui intéresse directement le budget : il est tout-à-fait opportun de ne pas hésiter à développer judicieusement les services qui doivent nous donner la « qualité » c'est-à-dire les services d'études et de recherches.

(2) Dans le tableau suivant les caractéristiques de l'*Amiral-Scheer* sont mises en regard de celles de notre croiseur mis le dernier en chantier.

DÉSIGNATION	AMIRAL SCHEER	ALGÉRIE
Déplacement.....	10.000 t. a.	10.000 t. a.
Vitesse.....	26 nœuds.	32 nœuds.
Rayon d'action.....	10.000 milles à 20 nœuds.	5.000 milles à 15 nœuds.
Armement.....	Six 280 en 3 tourelles triples. Huit 155. Quatre 88 anti-aériens. Six Tubes lance-torpilles.	Huit 203 en 4 tour. doubles. Huit 90 anti-aériens. Huit 37 anti-aériens. Six tubes lance-torpilles.
Protection.....	Cuirasse latérale. 2 ponts cuirassés. Compartimentage soigné des fonds.....	Protection légère par ceinture; pont. Compartimentage très développé.

En ne regardant pas à la dépense, l'Allemagne est parvenue à réaliser un bâtiment qui surclasse incontestablement tous les bâtiments du même tonnage.

110. — Cette question de l'accroissement des dépenses, malgré la limitation des flottes, ne laisse pas d'être d'autant plus grave qu'il n'est pas facile d'apercevoir un remède efficace ou qui ne soit — pour certaines puissances tout au moins — pire que le mal.

Examinons, en effet, rapidement les deux méthodes qui se présentent d'abord à l'esprit lorsqu'on veut tenter de réaliser une limitation des armements :

Première méthode : faire porter la limitation sur des éléments matériels : tonnage global ou tonnage par catégories définies, calibre des pièces, etc... Mais — nous l'avons dit, — une limitation de ce genre ne peut porter que sur des données quantitatives — ce que nous avons appelé « caractéristiques » ; c'est donc tout à fait insuffisant pour atteindre le but cherché.

Il serait d'ailleurs vain de faire porter la limitation sur un plus grand nombre de caractéristiques ; il y aura toujours plusieurs manières de réaliser les caractéristiques-

limites : est-ce que deux pièces seront identiques parce qu'elles auront le même calibre? Non, et à beaucoup près. Or, s'il est aisé de limiter le calibre, il est déjà plus difficile de limiter le poids du projectile, la charge de poudre, etc. Le ferait-on que le problème ne serait pas davantage résolu : il resterait encore la vitesse de tir, les facilités de pointage et bien d'autres éléments sur lesquels pourraient s'exercer l'imagination et la science des techniciens.

En ce qui concerne plus particulièrement la méthode de limitation par catégories, nous ferons encore observer que l'introduction d'un nombre — même très limité — de catégories, pose un problème important : comparer entre eux des bâtiments appartenant à des catégories différentes.

Sans entrer dans la discussion de ce problème complexe, notons qu'il n'y a aucune commune mesure entre deux bâtiments de types différents. D'ailleurs, même si une telle commune mesure existait, elle ne saurait avoir qu'une valeur objective ; or, ici, ce qui importe c'est le point de vue subjectif ; quand bien même on arriverait à établir que 10 contre-torpilleurs de 2.500 tonnes = 1 cuirassé de 23.000 tonnes, ceci ne pourrait être que théorique ; vrai pour une puissance placée dans des conditions déterminées, ce serait complètement inexact, dans la réalité, pour d'autres placées dans une situation différente. (1)

Deuxième méthode : on peut aussi envisager des limitations budgétaires. Séduisante à première vue, une telle méthode serait d'une application difficile — sinon impossible. D'abord, elle exigerait un travail préliminaire délicat et considérable : mettre de la clarté dans un certain nombre

(1) On peut cependant trouver des liens de nature spéciale entre les bâtiments des diverses catégories, mais ces liens ne relèvent pas de l'arithmétique : on peut, par exemple, ranger les catégories de bâtiments dans un ordre tel qu'un bâtiment d'une catégorie déterminée ait comme rôle normal d'être opposé aux bâtiments de la catégorie immédiatement inférieure. Exemple : le torpilleur (ou plus généralement le petit bâtiment de surface) au sous-marin, le contre-torpilleur au torpilleur, le croiseur au contre-torpilleur, le cuirassé au croiseur et — ce qui ferme le cycle — le sous-marin au cuirassé.

de budgets qui, à l'heure actuelle, ne permettent pas de reconnaître l'ensemble des dépenses engagées, uniformiser dans les diverses marines la texture budgétaire, etc... Or on peut bien être sceptique sur la possibilité d'atteindre jamais un tel résultat lorsque l'on constate, par exemple, l'impossibilité rencontrée, dans une conférence internationale récente, pour faire adopter par tous les intéressés un modèle uniforme de compte budgétaire limité aux constructions neuves. (1)

114. — La limitation par voie budgétaire offrirait d'ailleurs un inconvénient extrêmement sérieux pour les puissances secondaires qui comptent chercher principalement dans les bâtiments de faible tonnage leurs moyens de défense. Normalement, en effet, le prix de revient d'un bâtiment, à la tonne, est d'autant plus élevé que ce bâtiment appartient à un type de plus faible tonnage. Voici, par exemple, quelques prix de revient concernant nos récentes constructions :

TYPES DE BÂTIMENTS	PRIX DE REVIENT PAR TONNE (stock compris).	LONGÉVITÉ
Croiseur de 10.000 t. a.....	23.300 francs.	20 ans.
Contre-torpilleur de 2.600 t. a....	34.300 —	16 —
Sous-marin de 1 ^{re} classe de 1.400 t. a.	43.400 —	13 —
Sous-marin de 2 ^e classe de 600 t. a.	51.500 —	13 —

Notons encore que les petits bâtiments sont ceux qui, ayant la longévité la plus courte, doivent être remplacés le plus fréquemment.

Ces deux remarques font, qu'à tonnage égal, une marine revient d'autant plus cher qu'elle comporte une plus grande proportion de petits bâtiments ; remarque

(1) Voir Rapport de la Chambre des Députés sur le budget de la Marine de 1929.

qu'on peut encore traduire en disant que, pour un budget donné, on a un tonnage beaucoup plus important de grands bâtiments que de petits.

112. — En conséquence, les bâtiments dits « défensifs » — bâtiments légers et sous-marins — coûtant plus cher que les autres, les puissances qui sont amenées à construire des bâtiments de ces types ont à payer des dépenses comparativement plus importantes que les nations autorisées à avoir une prépondérance de bâtiments considérés comme offensifs — bâtiments de ligne.

Les marines dont le plafond en bâtiments de ligne est le plus bas doivent, pour se défendre, forger les armes les plus onéreuses. Par contre les marines qui peuvent consacrer aux grands bâtiments une partie importante de leurs dépenses navales obtiennent un meilleur rendement des crédits affectés aux forces navales.

Sous le régime d'une limitation budgétaire, la situation pourrait, si l'on n'y prenait garde, être encore pire, puisque les mêmes puissances navales ayant un faible tonnage de bâtiments de ligne risqueraient de ne pas parvenir, même à prix d'argent, à se procurer en quantité suffisante les seuls bâtiments auxquels ils comptent avoir recours pour assurer leur défense.

113. — Nous arrivons donc à cette conclusion que la limitation par tonnage ne peut avoir qu'une action tout à fait insuffisante, sinon nulle, sur la progressivité des budgets navals, et, d'autre part, que la limitation par voie budgétaire risque de porter un préjudice grave aux marines comme la nôtre.

114. — Mais si aucune de ces deux méthodes ne peut permettre, à elle seule, de résoudre le problème posé — établir un certain équilibre entre les puissances et arrêter le flot montant des dépenses navales, — peut-être, par un emploi judicieux de l'une et de l'autre pourrait-on arriver au résultat cherché.

115. — Ce n'est pas le lieu, ici, de rechercher une solution de ce genre. Nous remarquerons seulement que, vu la composition de notre marine, le jour où l'on voudrait remplacer les limitations par tonnages par des limitations budgétaires, celles-ci devraient établir pour des marines ayant la composition de la nôtre, des plafonds proportionnellement plus élevés que celles-là.

116. — Sur un autre point, particulier mais de grande importance, la question de la limitation des armements navals appelle une dernière observation.

Il s'agit de la question des bâtiments de ligne. Nous avons vu que, à la suite du traité de Washington, la France était autorisée à remplacer 70.000 tonnes de bâtiments de ligne. Le traité de Londres a laissé cette situation inchangée. Jusqu'à présent nous n'avons pas usé du droit que les traités susvisés nous ont laissé et aucun crédit pour la construction de bâtiments de ligne ne figure encore au présent budget. Nous ne porterons pas, à proprement parler, de jugement sur l'attitude qui a été ainsi adoptée pendant ces dernières années; mais il nous paraît indispensable d'attirer l'attention sur les inconvénients qui pourraient résulter d'un nouveau retard à discuter le problème en cause.

On s'explique facilement que la France soit restée assez longtemps sans mettre en chantier des bâtiments auxquels elle avait droit; une telle façon d'agir, — dont les motifs sont divers et complexes — n'était pas sans offrir plusieurs avantages: elle a montré — et montre — qu'en matière d'armements nous ne sommes pas mus par la seule préoccupation de maintenir — ou d'atteindre à nouveau — le niveau des armements auxquels nous avons droit (niveau d'ailleurs bien inférieur à celui qui correspond à nos besoins).

Mais rien n'est moins certain que notre attitude soit interprétée de cette façon.

Si nous observons un passé récent, nous devons nous

attendre à ce que, lorsqu'il s'agira, aux prochaines conférences, de reviser ou de compléter le tableau des tonnages attribués, le facteur considéré comme le plus important soit l'état actuel des armements.

La surprise éprouvée par l'opinion française, à la suite du traitement qui nous a été infligé à Washington, est loin d'être dissipée; et cependant, la même opinion trouve assez normal que nous ne nous soyons pas pressés de compléter ou de rajeunir notre tonnage de bâtiments de ligne en construisant les bâtiments que nous étions autorisés à mettre en chantier.

Mais, pour l'opinion étrangère en général, et pour la majorité des représentants des puissances aux conférences internationales pour la limitation des armements, notre demande, présentée à Washington, d'un tonnage de bâtiments de ligne plus élevé que celui qui nous a été attribué, paraît en discordance avec notre retard à utiliser, depuis 1922, même les chiffres réduits alors arrêtés.

La conséquence pratique est que, sous peine de nous heurter de nouveau à une incompréhension totale et, par suite, à des difficultés insurmontables pour faire admettre nos véritables besoins, nous ne devons pas tarder davantage à prendre les mesures voulues pour que ces besoins soient satisfaits avant qu'ils soient à nouveau discutés.

117. — Un autre fait récent nous oblige également à donner, sans nouveau retard, une solution au problème des bâtiments de ligne; nous voulons parler de la construction du croiseur allemand *Amiral-Scheer*.

Comme l'observation en a été faite bien des fois, les qualités remarquables de ce type de bâtiment — obtenues dans les conditions que nous avons rappelées — lui permettent de surclasser largement nos croiseurs de même tonnage par sa puissance de feu et sa protection, et de n'avoir rien à redouter de nos cuirassés grâce à sa supériorité de vitesse.

Or nous ne pouvons pratiquement envisager la réalisation de bâtiments du même type ; leur prix de revient est très élevé et absorberait toutes nos disponibilités, qui doivent nous permettre de faire face également à la construction des autres catégories de bâtiments ; nous ne pouvons d'autre part construire des croiseurs de 10.000 tonnes correspondants qu'en les armant de pièces de 203 m/m au plus (au lieu de 280 m/m, comme l'*Amiral-Scheer*), cela en vertu de l'accord de Washington qui ne s'impose pas à l'Allemagne.

118. — Les nécessités pratiques où nous nous trouvons — utilisation de notre tonnage de bâtiments de ligne (le remplacement de la *France* étant particulièrement urgent) et construction de bâtiments au moins aussi puissants que les croiseurs allemands, — se résolvent donc en une unique obligation : urgence d'entreprendre la construction de bâtiments de ligne.

Devant cette obligation impérieuse les querelles d'écoles perdent totalement leur intérêt pratique ; les questions, souvent discutées par le Parlement lui-même, de savoir si les grands bâtiments n'ont pas fait leur temps, si le développement de l'aviation n'entraîne pas la condamnation des bâtiments de ligne, nous paraissent n'avoir, dans la période actuelle, qu'un intérêt académique.

Il est possible que, plus tard, telles circonstances surviennent où il y ait profit à remettre en discussion la question de l'opportunité de construire des bâtiments de ligne. Ce jour-là nous serons d'autant mieux placés pour faire prévaloir nos vœux que nous aurons toujours adopté des solutions rationnelles en même temps que raisonnables.

Nous arrêterons là les quelques réflexions d'ordre général qui nous ont été suggérées à l'occasion de l'examen, du point de vue budgétaire, du problème de la limitation des armements navals.

Ces réflexions — quoique se trouvant ainsi très limitées

par leur objet — n'en laissent pas moins apparaître la très grande complexité de ce problème de la limitation des armements navals dont la solution exigera la plus grande bonne volonté de tous, en même temps que les compétences les plus diverses s'attachant à la compréhension des intérêts les plus variés.

CHAPITRE V

LA FLOTTE EN SERVICE ET LES CONSTRUCTIONS NEUVES

119. — Nous nous proposons d'examiner, dans leur ensemble, la situation actuelle de la flotte en service et celle de la flotte en construction.

Nous lions ces deux questions, car la reconstitution de nos forces navales est aujourd'hui avancée et la fréquence des entrées « en service » continue à être assez grande ; d'où il résulte qu'une répartition entre bâtiments « en service » et bâtiments en « construction » est à modifier à tout instant et que, d'autre part, beaucoup de questions sont connexes à ces deux catégories de bâtiments.

Nous jetterons un coup d'œil, en particulier, sur la composition actuelle de nos forces navales et sur la situation des constructions neuves au point de vue financier.

Nous nous occuperons d'ailleurs principalement de la « flotte de combat » (Rf. § 45).

Nous examinerons à part les sous-marins côtiers dont la construction est effectuée en dehors du programme naval (Rf. § 54).

CLASSES (d'après le traité de Londres).	DÉNOMI- NATIONS françaises.	BÂTIMENTS ANTERIEURS A 1922			BÂTIMENTS POSTERIEURS A 1922		
		Noms ou types.	Déplacements individuels.	Tonnages globaux.	Noms ou types.	Déplacements individuels.	Tonnages globaux.
Destroyers. Torpilleurs.	A B C	"	"	"	12 Bourrasque.	1.319	15.828
		"	"	"	14 Adroit.	1.378	19.292
		"	"	"	E. Gabolde.	802	802
		2 Lestin.	787	1.574	"	"	"
		9 ex-étrangers. de 748 à 907.		7.004	"	"	"
		12 Algérien.	601	7.212	"	"	"
		4 Téméraire.	918	3.660	"	"	"
		5 Elisson. de 679 à 688		3.404	"	"	"
		Totaux		22.854			35.922

Dans ce tableau et les suivants nous avons suivi le mode de répartition des bâtiments prévus par le « Statut naval ». C'est pour cette raison que le « Jeanne-d'Arc », le « Pluton » et l'« E. Bertin » ne figurent pas dans ce tableau, mais dans le tableau III, et cela bien que, au point de vue international, ces bâtiments appartiennent actuellement à la catégorie Croiseurs (b).

II. — Flotte de combat : sous-marins.

BÂTIMENTS ANTERIEURS A 1922			BÂTIMENTS POSTERIEURS A 1922		
Type et nombre des bâtiments	Déplacements individuels	Tonnages globaux	Types et nombres des bâtiments	Déplacements individuels	Tonnages globaux
A :					
Laplace.....	839	839	Surcouf.....	2.880	2.880
Pierre-Chailley (1)...	798	798	9 Requin.....	974	8.766
"	"	"	2 Redoutable.....	1.384	2.768
"	"	"	29 Pascal.....	1.379	39.991
"	"	"	5 Sifène.....	548 à 576	2.776
"	"	"	6 Saphir (1).....	669	4.014
B :					
2 Lagrange.....	839	2.517	"	"	"
2 Jossel.....	838	1.676	"	"	"
4 Jean-Roulier.....	744	2.976	"	"	"
Halbroun.....	1.841	1.841	"	"	"
2 Amphitrite II.....	384	768	"	"	"
Hémiône.....	484	484	"	"	"
2 O'Byrne.....	310	620	"	"	"
3 Carissan.....	464	1.392	"	"	"
René Audry (1).....	1.041	1.041	"	"	"
Maurice-Callot (1)...	842	842	"	"	"
C :					
2 Gustave-Zédé.....	771	1.542	"	"	"
2 Dupuy-de-Lôme....	748	1.496	"	"	"
2 Armide.....	418	836	"	"	"
Daphné.....	647	647	"	"	"
2 Bellone.....	484	968	"	"	"
Victor-Réville (1)...	681	681	"	"	"
		21.084			61.495

(1) Sous-marins mouilleurs de mines.

III. — Flotte de combat. — Bâtiments spéciaux (1).

CLASSE d'après le Traité de Londres	DÉNOMINATIONS françaises		BÂTIMENTS POSTÉRIEURS A 1922		
			Noms des bâtiments	Déplacements individuels	Tonnages globaux
Croiseurs (b)..... (canons de calibres < 155 %)	Croiseur-école....	A	Jeanne d'Arc	6.496	6.496
	Croiseurs-mouil- leurs de mines..	A	Pluton Emile-Bertin	4.773 5.886	10.659
Total.....					17.155

IV. — Sous-marins (défense des côtes).

BÂTIMENTS POSTÉRIEURS A 1922			
	Nombre de bâtiments	Déplacements individuels	Tonnages globaux
A	26	de 548 à 871	14.716

122. — Nous pouvons utilement résumer les quatre tableaux qui précèdent en nous plaçant à un double point de vue :

a) En nous référant au statut naval (2) (Rf. § 53). Nous comparerons, en même temps, les tonnages réels aux tonnages fixés par ce statut.

(1) Nous prenons ici l'expression « bâtiments spéciaux » au sens qui lui est donné dans le « statut naval » (Rf. § 39) et non pas au sens qu'elle a dans le traité naval de Londres (Rf. § 22). — Mais, parmi les « bâtiments spéciaux » prévus par le statut naval nous ne faisons état que de ceux qui, d'après le traité de Londres, appartiennent à une catégorie de bâtiments limitables.

(2) Nous ne ferons état que des bâtiments « limitables », d'après la Conférence de Londres.

CATÉGORIES	TONNAGES FIXÉS dans le statut naval	TONNAGE RÉEL (à flot ou en construction)
Flotte de combat	175.000	185.925
Bâtiments de ligne	60.000	22.146
de Porte-avions.....	390.000	304.176
Bâtiments légers.	96.000	83.159
Sous-marins.....		
Bâtiments spéciaux (1).....		17.155
Sous-marins de la « défense des côtes ».....		14.716
Total.....		627.277 (2)

(1) Au sens du statut naval; au point de vue du traité de Londres les 3 bâtiments en cause appartiennent à la classe des croiseurs (b).
(2) En faisant état des 1327 tonnes du *Dehorter* et du *Bouclier* on trouverait 628.604.

b) En nous référant à la classification adoptée dans les conférences internationales.

Nous comparerons, en même temps, nos tonnages

CATÉGORIES	FRANCE	ÉTATS-UNIS	GRANDE- BRETAGNE	ITALIE	JAPON
Bâtiments de ligne.....	185.925	462.500	474.750	86.533	273.620
Bâtiments porte-aéronefs	22.146	90.086	115.350		68.870
Croiseurs (a).....	124.425	220.115	186.235	97.342	124.120
Croiseurs (b).....	(2) 138.130	75.886	182.085	62.009	105.045
Destroyers.....	58.776	(3) 307.455	191.261	95.017	132.498
Sous-marins (4).....	97.875	90.810	68.324	54.839	77.482
Tonnages totaux.....	627.277	(4) 1.246.352	(4) 1.213.005	392.040	(4) 781.832

(1) Y compris ceux affectés à la « défense des côtes » (tableau IV précédent).
(2) Y compris les 3 croiseurs du tableau III précédent.
(3) Y compris 8.910 t. a. affectés à la « coast guard » et 16.851 t. a. de bâtiments hors d'âge.
(4) Penpant la durée d'application du traité de Londres, ce chiffre, ainsi que ceux des tonnages partiels des divers catégories, sont appelés à être modifiés. Voir à ce sujet le rapport de Mr J. Stern, [page 60 et suivantes. Pour les tonnages limites fixés par le traité de Londres, voir aussi le tableau de la page 17 du présent rapport.

(limitables) à ceux des puissances signataires des accords internationaux (1).

123. — Pour les catégories non limitées à Washington mais pour lesquelles les tonnages globaux ont été fixés dans notre projet de statut naval, il peut être intéressant de comparer les fractions réalisées par notre marine, depuis 1922 jusqu'au 1^{er} janvier 1931, aux chiffres prévus dans notre programme.

Le résultat de cette comparaison est fourni par le tableau suivant (où n'entrent par conséquent que les nouveaux bâtiments mis en chantier depuis 1922).

CATÉGORIES	CROISEURS (1)	CONTRE-TORPILLEURS et torpilleurs (1)	SOUS-MARINS (2)
Tonnage global fixé F.	210.000	180.000	90.000
Tonnage en service S.	71.747	13 C.T. 20.813 26 T. 35.420 64.933	26.880
Tonnage en construction : G.	20.900	17 C.T. 42.265	34.515
$\frac{S+C}{F}$	0,44	107.498	61.495
$\frac{S+C}{F}$	0,44	0,60	0,64

(1) Le statut naval s'est borné à fixer à 210.000 t. a. le tonnage global des bâtiments légers (croiseurs, contre-torpilleurs, torpilleurs). Nous adopterons la répartition hypothétique envisagée dans le rapport 1759 (13^e législature) concernant le projet de loi n° 897 (statut naval). Cette répartition prévoit 210.000 t. a. de croiseurs et 180.000 de contre-torpilleurs et torpilleurs.

(2) Non compris les bâtiments affectés à la défense des côtes.

(1) Les chiffres donnés — qui n'ont pas un caractère officiel — se rapportent aux bâtiments actuellement en service, en construction ou en projet (crédits votés). En fait ils ne sont pas tout à fait comparables puisque, sous l'empire des seuls traités antérieurs à 1931, la situation des bâtiments en construction des diverses marines

Nous n'avons tenu compte, dans le tableau précédent que des bâtiments qui, au sens strict du statut naval, devraient seuls appartenir à la « flotte de combat » ; en fait, au point de vue où nous nous plaçons ici, il est normal de comprendre aussi dans le groupe « croiseurs » les 2 croiseurs-mouilleurs de mines (Rf. § 124, tableau III) et le croiseur-école.

Dans ces nouvelles conditions le tonnage des croiseurs « en construction » passe de 20.000 à 37.155 et le rapport $\frac{S+C}{F}$ devient, en ce qui concerne les croiseurs, 0,52 au lieu de 0,44.

Les valeurs du rapport $\frac{S+C}{F}$ donnent une idée de l'effort déjà accompli et de celui qui reste à faire pour reconstituer nos forces navales avec des bâtiments modernes (postérieurs à 1922).

124. — Mais ces chiffres ne tiennent compte que du tonnage ; or le tonnage n'est évidemment pas toujours un terme suffisant pour définir la situation d'une flotte ni pour comparer entre eux des bâtiments ou des groupes de bâtiments. Cela résulte notamment de ce que la valeur d'un même bâtiment se modifie avec le temps.

Si l'on s'en tient à la notion de tonnage, on pourrait avoir deux groupes de bâtiments en apparence identiques — composés par exemple du même nombre de bâtiments du même type et du même tonnage — et, en réalité, de valeurs très différentes s'ils étaient entrés en service à des époques séparées par plusieurs années.

125. — Il est donc utile, pour l'étude de certaines questions, d'introduire une notion nouvelle :

n'est pas la même ; par exemple, pour les trois puissances signataires de l'ensemble du traité de Londres, certains bâtiments sont nécessairement des bâtiments de remplacement ; il n'en est pas de même pour la France et l'Italie en ce qui concerne les catégories « croiseurs », « destroyers », « sous-marins ».

A défaut d'un nom mieux approprié nous désignerons par « énergie d'un bâtiment » le produit de son nombre de tonnes par le nombre d'années qui le sépare de son âge-limite; nous exprimerons « cette énergie » en « tonnes-années ». Ainsi un bâtiment de 10.000 t. a. dont la longévité serait de 20 ans aurait, 5 ans après son entrée en service une énergie de :

$$10.000 \times (20 - 5) = 150.000 \text{ t./a. (1)}$$

L'« énergie » d'un bâtiment décroît donc à partir d'un maximum (à son entrée en service) jusqu'à 0 (au moment de sa radiation).

Dans l'exemple choisi l'énergie maximum du bâtiment considéré serait de 200.000 t./a.

De même, l'énergie d'un groupe de bâtiments serait la somme des énergies des bâtiments du groupe. (2)

125. — Cette notion, que nous venons de définir, va nous permettre de chiffrer la situation actuelle de notre flotte avec une approximation meilleure que celle fournie par les tableaux précédents :

Les nombres fixés dans le statut naval comme tonnages globaux et ceux indiqués dans les traités internationaux comme longévité dans chaque catégorie permettent d'attribuer aux diverses catégories les « énergies » suivantes :

(1) Nous désignerons les tonnes-années par l'abréviation t./a, tandis que les tonnes anglaises sont désignées par t. a.

(2) En introduisant cette notion d'« énergie », nous avons en vue de l'appliquer surtout à des questions financières, telles que celles posées par l'amortissement d'une flotte; la même notion ne pourrait pas être étendue telle quelle à l'étude de questions militaires.

(En tonnes-années.)

CATÉGORIES	ÉNERGIE MAXIMA	ÉNERGIE MOYENNE
Bâtiments de ligne.....	175.000 × 20 = 3.500.000	1.750.000
Porte-avions.....	60.000 × 20 = 1.200.000	600.000
Croiseurs.....	210.000 × 20 = 4.200.000	2.100.000
Contre-torpilleurs.....	90.000 × 16 = 1.440.000	720.000
Torpilleurs.....	90.000 × 16 = 1.440.000	720.000
Sous-marins.....	96.000 × 13 = 1.248.000	620.000

(Nous avons supposé le tonnage de 180.000 t. a., que nous avons attribué à l'ensemble des contre-torpilleurs et torpilleurs, également réparti entre les deux catégories de bâtiments.)

126. — Les nombres de la dernière colonne représentent, en quelque sorte, le potentiel auquel il conviendrait de maintenir chaque catégorie de bâtiments en période normale. Dans la période de reconstitution où nous nous trouvons, il s'agit d'abord de parvenir au tonnage fixé pour chaque catégorie, mais en ayant soin de répartir les constructions entre les diverses classes de telle manière que le rapport $\frac{\text{énergie actuelle}}{\text{énergie moyenne}}$ reste constamment le même pour toutes.

127. — Le tableau suivant indique l'« énergie » de notre flotte actuelle (dans l'hypothèse où l'on fait commencer la vie d'un bâtiment à l'année de son armement pour essais); il ne comprend pas les bâtiments encore en construction.

CATÉGORIES	BÂTIMENTS ANTÉRIEURS A 1922		BÂTIMENTS POSTÉRIEURS A 1922	
	Nombre et type	Energies	Nombre et type	Energies
Cuirassés.....	3 Bretagne.....	377.313		
	3 Courbet.....	221.890		
	3 Voltaire.....	52.791		
Total.....		651.894		
Croiseurs-cuirassés....	W.-Rousseau.....	19.617		
Porte-avions.....			Béarn.....	376.482
Croiseurs (a).....			5 Tourville.....	950.000
Croiseurs (b) (moins les C.-T.).....			5 Duguay-Trouin...	862.450
Contre-torpilleurs.....			6 Jaguar.....	159.450
			6 Guépard.....	228.984
			Albatros.....	39.056
Total.....				487.490
Torpilleurs.....			12 Bourrasque.....	200.488
			14 Adroit.....	289.758
			Gabolds.....	9.020
Total.....				499.266
Sous-marins.....	4 Lagrange.....	16.907	9 Requin.....	64.738
	2 Joessel.....	4.190	2 Redoutable.....	38.984
	4 Jean-Roulet.....	2.976	3 Pascal.....	143.416
	Halbroff.....	1.841	5 Sibilla.....	52.120
	3 Amphitrite-II.....	788	1 Saphir.....	19.725
	Hermiane.....	484		
	2 O'Byrne.....	1.860		
	3 Carissan.....	1.856		
	René-Andry.....	1.041		
	Maurice Callot.....	3.368		
Pierre Challey.....	6.381			
Totaux.....		35.675		312.983

128. — Si nous ne retenons que les chiffres globaux et si nous les rapprochons des « énergies » moyennes par catégorie, nous obtenons les résultats indiqués ci-après :

CATÉGORIES	ÉNERGIE moyenne (à réaliser et à maintenir) (a)	ÉNERGIE actuelle (b)	INDICES d'énergie (c)
Cuirassés (Bâtiments de ligne).....	1.750.000	651.000	0,37
Porte-avions.....	400.000	376.482	0,94
Croiseurs.....	2.190.000	1.312.450	0,60
Contre-torpilleurs.....	720.000	427.490	0,59
Torpilleurs.....	720.000	499.266	0,69
Sous-marins.....	624.000	318.983	0,56

129. — L'examen des chiffres que nous venons de donner dans les tableaux qui précèdent appellerait de nombreux commentaires.

Nous nous bornerons pour l'instant à faire observer que les « indices d'énergie » paraissent caractériser le mieux possible l'état de notre flotte « en service ». On y voit que l'« énergie » de nos bâtiments de ligne est à peine supérieure au tiers de ce qu'elle devrait être ; comme aucun bâtiment de l'espèce n'est encore en construction cette énergie va continuer à décroître rapidement.

130. — Remarquons à cette occasion que, quels que soient le bâtiment ou l'ensemble de bâtiments considérés, l'énergie correspondante décroît chaque année d'un nombre de tonnes-années égal au nombre de tonnes du bâtiment ou du groupe de bâtiments en cause.

Ainsi, en ce qui concerne nos cuirassés, dont le tonnage global est de 185.925 tonnes, leur énergie qui est actuellement de 651.000 t./a. ne sera plus dans un an que de :

$$651.000 - 185.925 = 465.075 \text{ t./a.}$$

correspondant à un indice d'énergie de 0,27 au lieu de 0,37 actuellement.

De même l'énergie de notre seul porte-avions décroîtra de 22.146 t./a. chaque année.

131. — En ce qui concerne le groupe des croiseurs nous avons (Rf. § 123) 71.747 tonnes de bâtiments en service et 20.000 en construction (2 bâtiments: *Dupleix* et *Algérie*).

L'énergie du groupe — 1.312.450 t./a. — décroît donc actuellement de 71.747 t./a. par an; d'autre part, les 20.000 tonnes en construction représentent :

$$20.000 \times 20 = 400.000 \text{ t./a.}$$

Si nous faisons l'hypothèse qu'un des deux croiseurs entrera en service dans 6 mois et l'autre dans 18 mois, on trouve qu'à la fin de cette dernière période l'énergie du groupe considéré aura passé de 1.312.450 t./a. à : 1.312.450 + 400.000 (énergie apportée par l'entrée en service des deux bâtiments) — (35.873 + 81.747) (énergie perdue par les bâtiments en service) = 1.594.830 t./a.

On pourrait suivre de même l'évolution des autres groupes ayant des bâtiments en construction : contre-torpilleurs et sous-marins. Mais nous arrêterons ces déductions, quitte à les prolonger lorsque nous aurons jeté un coup d'œil sur la question des constructions neuves au point de vue financier.

Les constructions neuves au point de vue financier.

132. — Nous nous proposons de prendre chacune des tranches du programme naval et de rappeler d'abord les annuités fixées par la loi comme première approximation des dépenses à prévoir; nous comparerons ces dépenses aux dépenses réelles effectuées chaque année (ou prévues) et, en regard de ces dernières dépenses, nous indiquerons

par un chiffre à quelle fraction (en centièmes) de la construction totale à réaliser correspond la dépense effectuée.

Par l'examen très rapide que nous allons faire des conditions d'exécution du programme naval, nous nous proposons aussi de faire apparaître, notamment : les prix de revient par catégorie — leurs variations dans le temps — l'allure actuelle de nos constructions (1).

Tranche 1922

Pour cette tranche — la première du programme naval — nous pouvons ainsi dresser le tableau suivant, dans lequel la troisième colonne indique les dépenses globales réelles pour la construction proprement dite, les munitions et les stocks à terre.

(Les annuités et les dépenses réelles sont exprimées en milliers de francs).

EXERCICES	ANNUITÉS prévues par la loi du 18 avril 1921.	DÉPENSES RÉELLES	FRACTION de la construction réalisée chaque année (en centièmes)
1922.....	160.000	29.570	2,6
1923.....	334.000	221.007	19,5
1924.....	190.000	230.998	20,4
1925.....	71.000	199.771	17,6
1926.....	"	178.898	15,8
1927.....	"	116.738	10,3
1928.....	"	54.864	4,8
1929.....	"	57.428	5,1
1930.....	"	31.894	2,8
1931.....	"	11.477	1
Exercices postérieurs.....	"	"	"
Totaux.....	755.000	1.132.042	100

(1) Pour ne pas allonger démesurément cette note nos observations porteront presque exclusivement sur les bâtiments de la flotte de combat; il serait d'ailleurs aisé de les étendre aux autres catégories.

Nous avons rassemblé dans un autre tableau quelques renseignements complémentaires concernant les bâtiments de cette tranche (à l'exception du Béarn (1)). Les chiffres de dépenses indiqués se rapportent seulement à la construction et aux munitions de bord (non compris les stocks à constituer à terre). Ce tableau fait apparaître dans la dernière colonne le prix de revient, par catégorie, de la tonne de bâtiment (sans les stocks).

CROISSEURS	NOMBRE de bâtiments	TONNAGE global (ton. angl.)	SITUATION au 1 ^{er} avril 1931	DÉPENSES totales prévues	PRIX DE REVIENT par tonne anglaise (en francs)
Croiseurs.....	3	21.747	en service	227.847	11.856
Contre-torpilleurs.....	6	12.758	en service	260.296	15.700
Torpilleurs.....	12	15.828	en service	285.742	18.059
Sous-marins.....	6	5.844	en service	96.607	16.522
	(1) 6	3.323	en service	76.957	
Total.....				916.549	

(1) Chiffre réduit à 5 par suite de la perte de l'Ordane.

En ce qui concerne les tranches suivantes, les mêmes renseignements sont donnés ci-après. (Dans le premier tableau de chaque tranche les « dépenses » s'appliquent à la construction, stocks compris; dans le second, les « dépenses » indiquées ne comprennent pas celles des stocks.)

(1) Dépenses pour le Béarn : 127.572.000 francs.

Tranche 1924

EXERCICES	ANNUITÉS de la loi du 12 avril 1924	DÉPENSES réelles (ou dernières prévisions)	FRACTIONS réalisées de la construction (en centièmes)
1924.....	18.015	15.600	2,8
1925.....	119.890	110.905	20
1926.....	153.540	119.004	21,4
1927.....	129.300	146.851	26,3
1928.....	27.000	94.875	17,1
1929 (15 m.).....	"	42.781	7,7
1930-31.....	"	47.094	3,1
1931-32.....	"	7.746	1,4
Exercices postérieurs.....	"	1.918	0,3
Totaux.....	441.365	556.242	100

CATÉGORIES	NOMBRE de bâtiments	TONNAGE global (ton. angl.)	SITUATION au 1 ^{er} avril 1931	DÉPENSE totale	PRIX DE REVIENT par tonne angl. (en francs)
Croiseurs.....	3	20.000	en service	248.734	12.436
Torpilleurs.....	6	8.288	en service	146.116	17.672
Sous-marins.....	3	2.788	en service	65.887	23.622
Total.....				460.227	

Tranche 1925

EXERCICES	ANNUITÉS de la loi du 12 juillet 1925	DÉPENSES réelles (ou dernières prévisions)	FRACTION réalisée de la construction (en centièmes)
1925.....	25.000	2.494	0,2
1926.....	203.000	135.786	12,2
1927.....	299.000	275.457	24,7
1928.....	210.000	225.905	25,6
1929.....	90.100	240.855	21,6
1930.....	"	414.782	10,3
1931.....	"	53.729	4,3
Exercices postérieurs.....	"	6.289	0,6
Totaux.....	837.100	1.115.328	100

CATÉGORIES	NOMBRE de bâtiments	TONNAGE global (ton. angl.)	SITUATION au 1 ^{er} avril 1931	DÉPENSES totales	PRIX DE REVIENT par tonne ang. (en francs)
Croiseurs.....	1	10.000	en service	145.473	14.547
Contre-torpilleurs	3	7.308	en service	152.781	20.906
Torpilleurs.....	4	5.812	en service	111.311	28.191
Sous-marins.....	9	7: 9.653 2: 1.338	6 en service 1 en achèvem. 2 en service	292.948	26.653
Total (1).....				702.513	

(1) Non compris les dépenses afférentes à 1 mouilleur de mines et 1 transport d'aviation qui appartiennent également à la tranche (ensemble 262.289.000 francs).

Tranche 1926

EXERCICES	ANNUITÉS de la loi du 4 août 1929	DÉPENSES RÉELLES (ou dernières prévisions)	FRACTIONS correspondantes de la construction (en centièmes)	
1926.....	11.210	5.495	0,5	
1927.....	154.050	231.370	19	
1928.....	310.780	328.391	26,9	
1929 (15 m.).....	310.850	331.109	27,3	
1930-31.....	178.040	185.912	15,3	
1931-32.....	"	103.404	8,5	
Exercices postérieurs.....	"	31.389	2,5	
Totaux.....		958.900	1.217.070	100

CATÉGORIES	NOMBRE de bâtiments	TONNAGE global (ton. angl.)	SITUATION au 1 ^{er} avril 1931	DÉPENSES totales	PRIX DE REVIENT par tonne ang. (en francs)
Croiseurs.....	1	10.000	en service	154.638	15.464
Contre-torpilleurs	3	7.308	en service	171.978	23.533
Torpilleurs.....	4	5.812	en service	148.157	26.879
Sous-marins.....	7	1: 2.880 1: 669 5: 6.895	en construction en achèvement 2 en service 3 en achèvem.	320.454	30.683
Total (1).....				795.227	

(1) Non compris les dépenses pour 1 ravitailleur de sous-marins, 2 pétroliers et 1 croiseur-école, qui appartiennent également à la tranche (ensemble 283.718.000 frs).

Tranche 1927

EXERCICES	ANNUITÉS de la loi du 26 déc. 1927	DÉPENSES RÉELLES (ou dernières prévisions)	FRACTIONS correspondantes de la construction (en centièmes)	
1927.....	18.500	"	"	
1928.....	160.980	180.630	17,5	
1929 (15 m.).....	250.000	352.573	35,1	
1930-31.....	250.000	239.342	23,8	
1931-32.....	135.000	166.014	16,5	
Exercices postérieurs.....	51.500	65.921	6,6	
Totaux.....		855.000	1.004.480	100

CATÉGORIES	NOMBRE de bâtiments	TONNAGE global (ton. angl.)	SITUATION au 1 ^{er} avril 1931	DÉPENSES totales	PRIX DE REVIENT par tonne ang. (en francs)
Croiseurs.....	1	10.000	en service	172.342	17.234
Contre-torpilleurs	6	14.646	1 en service 5 en achèvem.	384.251	26.235
Sous-marins.....	6	5: 6.895 1: 669	en construction	245.908	32.510
Total (1).....				802.501	

(1) Non compris les dépenses afférentes aux 2 avisos qui font partie de la tranche (ensemble 85.015.000 francs).

Tranche 1929.

EXERCICES	ANNUITÉS de la loi du 29 mars 1929.	DÉPENSES RÉELLES ou dernières prévisions.	FRACTIONS correspondantes de la construction (en centièmes).	
1929.....	(1) 140.000	(1) 213.267	18,9	
1930.....	368.000	338.289	30	
1931.....	278.000	300.490	26,8	
Exercices postérieurs.....	203.000	271.580	24,2	
Totaux.....		989.000	1.123.626	100

(1) pour 12 mois.
(2) pour 15 mois.

CATÉGORIES	NOMBRE de bâtiments.	TONNAGE global (tonnes a.)	SITUATION au 1 ^{er} avril 1931.	DÉPENSES totales.	PRIX DE REVIENT par tonne angl. (en francs).
Croiseurs	1	10.000	en achèvement	186.478	18.647
Contre-torpilleurs	6	14.646	en construction.	424.030	28.952
Sous-marins	7	6: 8.374 1: 669	en construction. en construction.	293.746	32.858
Total (3)				904.249	

(3) Non compris les dépenses pour les bâtiments spéciaux faisant partie de la tranche (2 avisos et 2 pétroliers, ensemble 66.565.000 francs.)

Tranche 1930.

EXERCICES	ANNUITÉS de la loi du 12 janvier 1930.	DÉPENSES réelles (ou dernières prévisions).	FRACTIONS correspondantes de la construction (en centièmes).
1930	129.245	162.244	11,3
1931	363.350	346.100	24,1
Exercices postérieurs	783.533	928.431	63,6
Totaux		1.247.128	100

CATÉGORIES	NOMBRE de bâtiments.	TONNAGE global (tonnes a.)	SITUATION au 1 ^{er} avril 1931.	DÉPENSES totales.	PRIX DE REVIENT par tonne angl. (en francs).
Croiseurs	1	10.000	en construction.	298.510	29.851
Contre-torpill...	6	14.414	en construction.	479.053	31.079
Sous-marins	7	6: 8.374 1: 669	en construction.	321.999	35.938
Total				1.099.562	

(1) Non compris les dépenses afférentes à un mouilleur de filets, un croiseur-mouilleur de mines et deux avisos pour campagnes lointaines, bâtiments faisant partie de la tranche (ensemble 295.947.000 francs).

133. — Il est d'un très grand intérêt de rapprocher les prix de revient des divers types de bâtiments, construits à des époques différentes. Nous avons extrait des tableaux qui précèdent les divers prix de revient et nous les avons groupés dans le tableau suivant :

TRANCHES	CROISEURS	CONTRE-TORPILLEURS	TORPILLEURS	SOUS-MARINS
1923	11.856	15.700	18.050	18.825
1924	13.636		17.072	23.622
1925	14.547	20.900	20.194	26.653
1926	15.464	23.533	26.879	30.683
1927	17.234	26.225		33.510
1928	18.647	28.952		32.858
1930	20.851	31.079		35.938

Ainsi — sauf une exception pour les torpilleurs des tranches 22 et 24 — se trouvent vérifiées les deux lois que nous avons rappelées dans le cours des notes précédentes :

1^o Le prix de revient des bâtiments est de plus en plus élevé;

2^o Un bâtiment est d'autant plus cher, à la tonne, que son déplacement est plus faible.

134. — Ces données vont nous permettre de déterminer les variations de l'« énergie » de notre flotte de combat auxquelles correspondent les crédits inscrits, cette année, aux divers chapitres des constructions neuves du programme naval.

Mais pour pouvoir utiliser à cet effet les renseignements fournis par les états G du projet de budget, nous devons apporter une modification aux nombres que nous avons trouvés pour prix de revient des diverses tonnes, afin de tenir compte du prix des stoks à constituer à terre.

Si nous nous référons à l'état G de la tranche 1930,

nous voyons que, en regard d'un prix de construction de 1.304.909.000 francs on a, pour les stocks, un prix s'élevant à 131.867.000 francs et, par conséquent, un prix total de 1.436.776.000 francs pour la construction des bâtiment de la tranche, stocks compris.

Nous admettrons — ce qui est suffisamment exact — que les prix de revient (sans les stocks) — sont au prix de revient (avec les stocks) dans le rapport

$$\frac{1.304.909.000}{1.436.776.000} = 0,91$$

Nous constatons également que le prix de revient à la tonne des sous-marins est — à toutes les époques — plus élevé que celui des bâtiments de tous les autres types.

Cette divergence apparaîtra comme beaucoup plus accentuée si on utilise à nouveau la notion d'« énergie » dont nous nous sommes déjà servi dans la première partie de cette note.

En effet les longévités des bâtiments légers et des sous-marins étant de 20 ans (1) et de 13 ans respectivement, lorsqu'on met en chantier une tonne de bâtiment, on entreprend en réalité la construction d'un nombre de tonnes-années qui est de 20 ou de 13, suivant qu'il s'agit d'une tonne de bâtiment léger ou d'une tonne de sous-marin.

Nous pouvons donc nous proposer de déterminer les prix de revient d'une tonne-année des divers types de bâtiments. En partant des prix de revient de la tonne des bâtiments de la tranche 1930 on trouve pour prix de revient de la tonne-année :

Croiseurs	Contre-torpilleurs	Sous-marins
1.043 fr.	1.554 fr.	2.764 fr.

Compte tenu du prix des stocks, les prix de revient d'une tonne-année, sont donc approximativement :

Croiseurs	Contre-torpilleurs	Sous-marins
1.146 fr.	1.708 fr.	3.037 fr.

(1) 16 ans pour ceux dont le déplacement est inférieur à 3.000 t/a.

D'autre part, l'on sait que le programme naval comprend, à côté des bâtiments de la flotte de combat, des « bâtiments spéciaux » et que, dans la répartition des crédits par exercice, les dépenses prévues pour ces deux catégories de bâtiments sont confondues (Rf. par exemple p. 267 du projet de budget).

Le prix de revient des « bâtiments spéciaux » des trois dernières tranches s'élève à 471.257.000 francs (sans les stocks), tandis que le prix de revient de l'ensemble des bâtiments des trois tranches s'élève à 3.187.239.000 francs (sans les stocks).

D'où nous pouvons conclure que sur une dépense budgétaire de construction neuve la part qui revient à la flotte de combat est environ les $\frac{3.187.239.000 - 471.527}{3.187.239} = 0,85$ de la dépense totale.

Or au projet de budget de l'exercice 1931-1932 les crédits prévus pour l'exécution du programme naval s'élèvent à 971.428.000 francs (chapitres C, D, E, F, H, I), dont, approximativement, les 85 0/0 sont destinés à la flotte de combat (croiseurs, contre-torpilleurs, sous-marins) : $0,85 \times 971.428.000 \text{ fr.} = 825.713.800 \text{ francs.}$

Si nous nous référons à la première partie de cette note nous voyons que, en ce qui concerne les bâtiments légers et les sous-marins, la perte d'énergie annuelle s'élèverait — si notre programme était réalisé — à :

210.000 tonnes anglaises de croiseurs ;
90.000 — de contre-torpilleurs ;
90.000 — de torpilleurs ;
96.000 — de sous-marins.

135. — Il est facile de calculer la dépense nécessaire pour compenser cette perte, d'après les derniers prix de revient de la tonne-année de bâtiments de ces diverses catégories. On trouve que cette dépense s'élève, au total, à 847.922.000 francs.

On voit donc que dans les conditions actuelles — caractérisées par des prix de revient élevés, la proportion relativement importante et la faible longévité des sous-marins, etc... — la somme affectée aux constructions des bâtiments de la flotte de combat n'est même pas tout à fait celle qui serait nécessaire pour maintenir au niveau normal notre flotte légère et notre flotte sous-marine : nous avons vu en effet que cette somme s'élève approximativement à 825.713.800 francs, alors que l'amortissement nécessaire atteindrait 847.922.000 francs (si les tonnages prévus par le statut naval étaient atteints).

CHAPITRE VI

LA MARINE ET LA DÉFENSE DES COLONIES

136. — Il ne nous paraît pas utile de mettre une fois de plus en évidence les liens qui unissent tout naturellement notre marine nationale et nos possessions d'outre-mer, ni de démontrer les relations étroites qui existent entre la situation de nos forces navales et de nos établissements maritimes, d'une part, et celle de la défense de nos colonies, d'autre part : la question coloniale n'est plus discutée et les aspects que nous venons d'en rappeler sont d'ailleurs parmi les moins discutables.

Mais, vu l'importance des vérités auxquelles nous venons de faire allusion il est intéressant d'examiner rapidement quelques-unes des questions d'actualité concernant à la fois la marine et nos colonies. Nous allons donc résumer les efforts récemment accomplis et les mesures en cours destinés à satisfaire à cette double nécessité : pour la marine, apporter une contribution efficace à la défense particulière des colonies, pour celles-ci, mettre à la disposition de la flotte les ressources susceptibles d'améliorer les conditions de notre défense en général.

137. — Pendant l'exercice en cours, comme pendant les années précédentes, des croisières ont été effectuées qui ont permis à plusieurs de nos plus récents bâtiments de visiter quelques-unes de nos colonies. Rappelons notamment la visite de nos colonies de l'Afrique occidentale et des Antilles par la première division légère, celle de Madagascar, de la Réunion et de la Côte des Somalis par un groupe de deux sous-marins, celle de Dakar et des Antilles par deux sous-marins (*Redoutable* et *Vengeur*) ; une division légère, comprenant un croiseur et deux contre-torpilleurs, effectuée, en ce moment, une nouvelle croisière sur les côtes de l'Afrique occidentale.

Mais si des croisières de ce genre, auxquelles la composition actuelle de notre flotte se prête particulièrement bien, sont extrêmement utiles, il est clair que les intérêts que nous avons à surveiller un peu partout dans le monde sont trop importants pour ne pas mériter qu'on envoie aussi, dans les principales de nos possessions, des bâtiments qui leur soient affectés exclusivement.

Or si nous mettons à part nos possessions de l'Afrique du Nord, que la proximité de la métropole place dans une situation particulière du fait qu'elles participent à la vie même des forces navales que nous entretenons dans le bassin occidental de la Méditerranée, l'ensemble des bâtiments affectés en propre à nos territoires d'outre-mer ou aux stations lointaines ne constituent pas une force suffisante.

138. — Voici, en effet, les forces navales que nous entretenons actuellement en dehors des côtes de France et du bassin occidental de la Méditerranée :

Sont affectés en propre à la défense de l'Indochine : trois avisos de 2^e classe et 2 canonnières fluviales, auxquels viendront bientôt s'ajouter trois sous-marins et un aviso-ravitailleur.

Sont affectés aux stations lointaines :

- en Extrême-Orient : le *Waldeck-Rousseau*, cinq avisos de 1^{re} classe et six canonnières de rivière (4 sur le Yang-tsé et 2 sur le Si-Kiang);
- en Orient : la *Diana* et 2 avisos de 1^{re} classe;
- au Maroc : un aviso de 1^{re} classe;
- aux Antilles : un aviso de 1^{re} classe;
- dans l'Océan Indien : un aviso de 1^{re} classe;
- dans le Pacifique : deux avisos de 1^{re} classe.

139. — L'ensemble de ces forces est bien inférieur à l'effort qu'il conviendrait de faire et que, seule, la situation générale de nos forces navales nous a jusqu'ici empêché d'accomplir.

Les détachements dont il vient d'être question sont hors de proportion avec le résultat le plus modeste auquel il soit nécessaire d'arriver. C'est pourquoi il convient d'approuver sans réserve, comme première étape d'une amélioration extrêmement désirable, la construction de 6 avisos coloniaux comprise dans les trois dernières tranches du programme naval, à raison de deux dans chaque tranche. Ces bâtiments viendront heureusement combler une lacune entre les bâtiments dont nous venons de parler et les deux divisions de croiseurs formées récemment et auxquelles incombe le soin de veiller sur les intérêts français dans l'Océan Atlantique, pour l'une d'elle, dans l'Océan Indien et dans l'Océan Pacifique pour l'autre.

Dès que les circonstances le permettront ces mesures devront être complétées de manière que nos forces détachées au loin soient véritablement en rapport avec l'importance des intérêts que nous possédons au dehors.

140. — Rappelons que les 6 avisos coloniaux en construction appartiennent au groupe des « bâtiments spéciaux » prévu par le statut naval (réf. § 45). D'un déplacement de 2.000 tonnes métriques W, leur prix global, sans les stocks

à constituer à terre, est estimé dans le prochain budget à 255.085.000 francs.

Au point de vue international ces bâtiments appartiennent à la catégorie des bâtiments non limitables, comme ne dépassant pas 2.000 tonnes anglaises et satisfaisant aux conditions fixées par le traité de Londres (réf. § 22).

141. — En ce qui concerne les installations et les établissements à terre nous dirons quelques mots des parcs à combustibles liquides et de quelques autres questions intéressant également le budget, mais particulières à chaque colonie.

a) Réservoirs à combustibles liquides :

La capacité en tonnes et la répartition des réservoirs en cours de construction ou en projet sont données par le tableau ci-après :

DÉSIGNATION	Mazout	Gas oil
Saigon.....	45.000	4.000
Diego Suarez.....	20.000	2.000
Dakar.....	40.000	2.000
Casablanca.....	40.000	"
Fort-de-France.....	20.000	2.000
Papeet.....	10.000	2.000
	175.000	13.000
	188.000	

A Dakar le réservoir à gas oil de 2.000 tonnes a été rempli dans le courant de l'année 1930; le parc de 40.000 tonnes de mazout sera sans doute achevé dans le courant de 1932.

Le parc de Fort-de-France (mazout et gas oil) sera, sans doute, aussi achevé en 1932.

Le parc de Saïgon (mazout et gas oil) ne le sera pas avant 1933 et celui de Diégo Suarez avant 1934.

b) Questions particulières :

Dakar : Construction d'un grand wharf pour le ravitaillement des bâtiments. Le projet en a été approuvé en août 1928. D'après les plus récentes évaluations le coût de cette installation s'élèvera à 16 millions, alors que l'évaluation primitive n'était que de 4 millions.

Les 16 millions se décomposent comme suit :

T. M.....	12.400.000 fr.
I. M.....	3.000.000 fr.
Colonies.....	600.000 fr.

La dépense présumée au 31 mars 1931 est de 7.100.000 francs, se décomposant comme suit :

T. M.....	4.500.000 fr.
I. M.....	2.000.000 fr.
Colonies.....	600.000 fr.

Enfin les crédits votés à ce jour s'élèvent à 5.100.000 fr. et ceux demandés pour le prochain exercice à 5.000.000 fr.

Si l'activité dans la marche des travaux ne se ralentit pas, on peut envisager l'entrée en service avant la fin du prochain exercice.

Signalons encore que la construction de logements pour officiers et officiers marinières est en cours.

D'autres travaux enfin — petite base de sous-marins, magasins à munitions et mines, — sont envisagés.

L'ensemble des travaux exécutés, en voie d'achèvement ou en projet, constitueront des améliorations dont l'intérêt ne peut échapper.

Fort-de-France : un bassin de 125 mètres existe à Fort-de-France que la colonie aurait désiré céder à la marine. Ce bassin ne pouvant être utilisé que par les petits bâtiments (torpilleurs et quelques contre-torpilleurs) ne présente pas pour la marine un intérêt suffisant.

Saïgon : divers travaux de remise en état ou d'amélioration sont en cours ou en projet. Le montant de ces travaux est prévu comme devant s'élever à 18.817.000 fr., non comprise une dépense pour magasin à munitions. Celle-ci a été évaluée avec une dépense de même nature pour le Maroc; l'ensemble des deux projets s'élève à 11.500.000 francs (1).

Sur le devis de 18.817.000 francs il est demandé dans le budget en cours d'examen un crédit de 2.100.000 francs tandis que les dépenses présumées au 31 mars 1931 s'élèvent à 2.917.000 francs.

142. — Pour avoir une idée d'ensemble, d'une part de l'effort total actuellement envisagé pour l'amélioration de nos principaux points d'appui de la flotte, et, d'autre part, de la contribution globale demandée par le Gouvernement au titre du prochain budget, nous avons tiré du projet de ce budget les chiffres suivants qui s'appliquent à l'ensemble des colonies et pays de protectorat (Maroc compris, Tunisie et Algérie non comprises).

DÉSIGNATION	RÉSERVOIRS à combustibles liquides (A).	AUTRES travaux (B.)	ENSEMBLE des travaux. (A + B).
	(en milliers de fr.)	(en milliers de fr.)	(en milliers de fr.)
Montant total des dernières évaluations de dépenses pour travaux en cours ou en projet (a).....	125.278	86.117	181.395
Montant des dépenses présumées au 31 mars 1931 (b).....	29.528	10.586	31.114
Montant des crédits demandés au présent budget (c).....	29.521	9.600	39.121
(b + c).....	59.049	20.186	79.235
Crédits à prévoir dans les budgets suivants a - (b+c).....	75.229	35.931	111.160

(1) Cette fusion de deux dépenses envisagées pour des régions aussi éloignées que Saïgon et le Maroc ne se justifie pas.

Ces dépenses apparaissent comme tout à fait admissibles si l'on observe combien sont désirables les améliorations auxquelles elles s'appliquent. Elles représentent cependant une charge non négligeable. Aussi, étant donné que les colonies doivent en profiter tout autant, sinon plus, que la marine, on est amené à se demander si les budgets coloniaux — certains d'entre eux tout au moins — ne pourraient pas y participer dans une certaine mesure.

Cette dernière observation touche d'ailleurs à une question plus générale : la contribution que certaines colonies pourraient apporter aux dépenses de la marine, tout au moins à celles ayant pour objet immédiat la défense de nos possessions d'outre-mer.

Dans la période de crise que nous traversons — et que certaines colonies ressentent plus encore peut-être que la métropole — l'étude de la question en cause — qui n'est d'ailleurs pas nouvelle (1) — ne s'impose pas absolument ; mais il conviendrait de la mettre à l'étude dès que les circonstances seront favorables.

143. — Pour l'instant — et ce sera là la conclusion de ces quelques remarques — bornons-nous à insister sur la nécessité, d'une part, d'améliorer les conditions de la défense de nos possessions d'outre-mer, et, d'autre part, de tirer le meilleur parti possible d'admirables positions telles, par exemple, que Saïgon, Dakar, Diégo-Suarez et Casablanca, sans, pour cela, disséminer nos ressources à travers toutes nos colonies pour y aménager une poussière de points d'appui.

(1) Voir, notamment, dans le rapport n° 3994 — 13^e législature de la Chambre des Députés, — une étude sur la « coopération des colonies aux dépenses de la marine nationale ».

CHAPITRE VII

LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET LES LABORATOIRES DE LA MARINE

144. — L'un des enseignements incontestés du dernier conflit mondial réside dans l'importance du facteur scientifique dans les guerres modernes.

Cet enseignement n'a pas échappé à la Marine militaire : celle-ci, après la fin des hostilités, a su conserver certains des organismes que des besoins impérieux récents l'avaient amenée à créer.

Depuis 1920 des crédits ont été inscrits régulièrement dans tous les budgets annuels pour être affectés à la recherche scientifique.

Un chapitre — actuellement le chapitre A — est plus particulièrement réservé à cet objet.

A plusieurs reprises, les crédits de ce chapitre ont donné lieu à des observations, soit de la part des Commissions des finances, soit au cours de la discussion du budget par les Chambres.

Le résultat de ces interventions s'est traduit quelquefois par une augmentation des crédits, d'autres fois par une diminution.

Il est permis de penser que ce défaut d'esprit de suite résulte, pour une part tout au moins, de ce que l'organisation de la recherche scientifique — organisation récente et d'un caractère spécial — n'est pas suffisamment connue. On peut craindre aussi, qu'à mesure que nous nous éloignons de la guerre, les buts à poursuivre dans la circonstance, très clairs au début, ne s'estompent avec le temps.

D'autre part les crédits du chapitre A ne sont pas les seuls crédits affectés aux recherches. Il s'en trouve d'autres dans divers chapitres du budget. Mais des différences,

quelquefois importantes, existent entre les diverses dépenses couvertes par ces crédits.

Nous observerons encore que, sous le nom de « laboratoires », la Marine militaire possède divers organismes qui, tout en répondant à une même appellation ont — quelquefois — des buts assez différents.

Enfin nous avons eu déjà l'occasion d'indiquer que la limitation des armements navals et celle, corrélative, des « caractéristiques » du matériel de la flotte, devaient, tout naturellement, conduire à attacher une importance toujours plus grande aux « qualités » de ce matériel. Or, les services des recherches scientifiques sont, avec les autres services d'études, les organes sur lesquels on doit compter pour obtenir les qualités désirables.

Par conséquent la logique voudrait que ces services se développent d'autant plus que le niveau des armements baisse davantage.

145. — Pour ces raisons il nous a paru qu'il pourrait être de quelque utilité, non pas de faire une étude complète de la « Recherche scientifique » dans la Marine militaire, mais d'y apporter une contribution en jetant un coup d'œil d'ensemble sur la question et en essayant de dégager quelques idées utiles à méditer si l'on veut pouvoir apprécier sainement les problèmes qui se posent à l'occasion du budget des Recherches scientifiques et, d'une façon plus générale, à l'occasion de toute étude concernant la question en cause.

Au lieu de faire une étude in abstracto de la Recherche scientifique et d'en tirer des conclusions pour la Marine, nous suivrons, d'une façon générale, l'application de l'idée de la Recherche scientifique qu'a faite ce Département pendant la guerre et qu'il a poursuivie par la suite.

C'est au cours de cet examen que se dégageront les idées générales sur lesquelles nous voudrions attirer l'attention.

Nous nous étendrons donc quelque peu sur les origines de l'organisation de la Recherche scientifique dans la Marine militaire et sur les principes qui sont à sa base; nous dirons, incidemment, quelques mots des autres laboratoires et services d'études de ce Département; nous attirerons l'attention sur quelques faits dont on peut tirer des enseignements pour l'avenir et, enfin, en terminant, nous rappellerons très succinctement les efforts faits à l'étranger dans le même domaine.

146. — Nous avons déjà fait allusion au rôle considérable joué par la science au cours des opérations de la dernière guerre. Cette importance de la science, capitale pour les armées à terre, n'a pas été moindre pour les opérations navales. Tandis, en effet, que l'armée était occupée par les problèmes des gaz de combat, du tir à longue portée, du repérage des canons et des avions par le son, par le problème des chars d'assaut, ceux des transmissions et maints autres, la Marine avait à rechercher, en particulier, de nouveaux moyens de défense contre les sous-marins : de cette nécessité est né le « laboratoire de la guerre sous-marine ».

C'est ce laboratoire qui, en 1917 et 1918, a étudié, avec le concours de plusieurs savants, notamment la question de la détection sous-marine et a donné à celle-ci plusieurs solutions; à signaler, en particulier, celle qui applique les belles découvertes de M. Langevin sur les ultra-sons.

147. — Dès cette époque nous trouvons donc, dans le laboratoire de la guerre sous-marine, les caractéristiques principales qui, aujourd'hui encore, constituent l'originalité des services chargés de la Recherche scientifique ou, plus exactement, de l'application à la Marine des découvertes récentes de la science.

Ces caractères, en quelque sorte spécifiques, sont au nombre de deux : le laboratoire de la guerre sous-marine