

RAPPORT

DE

L'AMIRAL DE LA FLOTTE

LE VICOMTE JELICOE DE SCAPA

G.C.B., O.M., G.C.V.O.

SUR LA

MISSION NAVALE

AU CANADA

EN NOVEMBRE ET DECEMBRE 1919

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

J. de LABROQUEHIE TACHÉ

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1920

[N° 61—1920.] Prix 5 cents



Canada COPS/SPOC
Nat.Lib/Bib.nat
D1-2-99/RAFI/1920

10 GEORGE V

DOCUMENT PARLEMENTAIRE No 61

A. 1920

RAPPORT
DE
L'AMIRAL DE LA FLOTTE
LE VICOMTE JELICOE DE SCAPA
G.C.B., O.M., G.C.V.O.
SUR LA
MISSION NAVALE
AU CANADA
EN NOVEMBRE ET DÉCEMBRE 1919

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1920

[N° 61—1920.]

TABLE DES MATIÈRES.

Lettre du 31 décembre 1919 adressée à Son Excellence le Gouverneur général et commandant en chef, renfermant:

	PAGE
Chapitre I—Les exigences navales du Canada—y compris des prévisions et des observations sur l'utilité des navires de surface.	10
Chapitre II—Administration.	23
Chapitre III—Personnel.	37
Chapitre IV—Discipline.	46

MINISTÈRE DU SERVICE NAVAL,

OTTAWA,

Le 31 décembre 1919

MONSIEUR,—

J'ai l'honneur de faire rapport à Votre Excellence qu'obéissant aux instructions que m'ont transmises les lords commissaires de l'Amirauté, à la demande du gouvernement du Canada, je suis arrivé à Esquimalt le 8 novembre 1919, à bord du navire de S.M. *New Zealand*. L'objet de ma visite est ainsi défini dans ma lettre de créance :

“ Apprendre aux autorités du Dominion si, à la lumière de l'expérience de la guerre, le plan d'organisation navale, adopté ou projeté, doit faire le sujet d'une nouvelle étude; soit au point de vue de mettre cette organisation en mesure de combler tous les besoins domestiques soit du point de vue d'assurer la plus grande homogénéité et la plus grande coopération possibles entre toutes les forces navales de l'Empire; et, si les autorités du Dominion veulent étudier la question de savoir jusqu'à quel point il est possible au Dominion d'assumer une part plus efficace de la défense navale de l'Empire, de contribuer, du point de vue naval, à la conception d'un projet qui sera soumis à l'étude.”

2. La note suivante expose le sujet des conseils que demande le gouvernement du Canada :

“Le gouvernement canadien serait heureux de connaître votre opinion touchant les démarches nécessaires et la meilleure méthode à suivre, advenant que le gouvernement canadien se décide à construire une marine locale.

“Le Gouvernement serait heureux si ces conseils touchaient le plus grand nombre de points possible; une liste de questions définitives est annexée. Ces questions n'épuisent pas le sujet, au contraire; vous êtes prié de les considérer à la lumière de la demande exprimée au premier alinéa.

“3. Si vous désirez soumettre des recommandations alternatives, le Gouvernement sera heureux d'étudier ces recommandations.

“4. Le Gouvernement sera également heureux de connaître toute opinion qu'il vous plaira d'exprimer sur un point quelconque touchant la défense navale.

“1. *Base navale canadienne sur le Pacifique*

“(a) Est-il jugé nécessaire, soit dans les intérêts du Canada, soit dans ceux de l'empire, d'établir une base navale sur le littoral du Pacifique?

“(b) Si oui, quel est l'emplacement le plus avantageux à cette fin?

“(c) Il faudrait établir cette base sur quelle échelle?

“(d) Trouve-t-on qu'il faut abandonner Esquimalt comme station navale?

“(e) Trouve-t-on qu'il faudrait fortifier quelques endroits sur le littoral de la Colombie britannique?

“2. *Programme, coopération et administration.*

“(a) A votre avis, de quelle manière le Canada pourrait-il le mieux contribuer à la défense navale de l'Empire et de ses communications maritimes?

“(b) Si le Canada adopte un programme de coopération, trouvez-vous que son premier effort devrait se faire sur la côte de l'Atlantique ou sur la côte du Pacifique, ou bien être réparti entre les deux?

10 GEORGE V, A. 1920

"(c) Dans les circonstances, vous plaît-il de suggérer quel modèle de navires le Canada devrait d'abord acquérir et entretenir?"

"(d) Vous plaît-il de dire l'effectif entier de marine que vous recommandez au Canada dans un avenir immédiat, selon diverses conditions financières: savoir, entre les limites du plus petit effectif qui puisse avoir une valeur réelle, et un effectif qui contribuerait à la puissance navale de l'Empire d'une manière proportionnée à l'importance de la population du Canada et à celle du rang que ce pays occupe dans l'Empire?"

"(e) Quels sont vos conseils au sujet de l'administration du service naval canadien, au cas où le Canada se décide à l'entretien de forces navales de l'effectif mentionné à l'alinéa (d)? Il est patent que la force de l'administration dépendra de la valeur numérique de l'effectif; elle doit donc être susceptible d'agrandissement.

"3. Marine royale canadienne.—Personnel.

"(a) Recommandez-vous, pour le personnel canadien, le service de longue, ou de courte durée?"

"(b) Si vous recommandez le service de courte durée—

i. Quelle durée de service serait la meilleure?

ii. Quelle devrait être la proportion entre les hommes du service de courte durée et ceux du service de longue durée (il en faudra quelques-uns de ces derniers, croyons-nous)?

iii. Quelle méthode de formation préconisez-vous, tant pour le service Militaire que pour le service du Génie?

"4. Marine royale canadienne—Travaux.

"Quel est le minimum des travaux nécessaires sur le littoral de l'est et sur le littoral de l'ouest?"

i. Pour l'entretien des navires dont la construction est recommandée?

ii. Pour l'entretien de bases efficaces à l'usage de la marine royale?

"5. Arsenal maritime d'Halifax—Reconstruction.

"(a) Etes-vous d'avis que sur la côte de l'est, le projet déposé suffit aux besoins énumérés plus haut au n° 4?"

"(b) Si non, quelles modifications sont jugées nécessaires?"

"6. Bases navales sur le littoral de l'est.

"(a) Trouvez-vous la base navale d'Halifax suffisante sur la côte de l'est?"

"(b) D'après vous est-ce que certains ports sur la côte de l'est, autres qu'Halifax et Québec, devraient être fortifiés?"

"(c) Dans l'affirmative, jusqu'à quel degré?"

"7. Pose des mines.

"(a) D'après vous, devrions-nous nous préparer, en cas d'urgence, à submerger des torpilles vigilantes dans les eaux de certains ports du Canada?"

"(b) Si oui, quelles doivent être ces préparations; et jusqu'à quel point faudrait-il se préparer?"

"(c) D'après vous, de quelle manière faudrait-il s'y prendre pour lever et former le personnel nécessaire?"

"(d) Quel modèle de torpille recommandez-vous?"

"8. Aéronautique.

"(a) Jugez-vous que la défense des côtes du Canada exige la création d'un service permanent d'aviation?"

"(b) Si oui, sur quelle échelle?"

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

" (c) D'après vous, à quels endroits faudrait-il ériger des stations d'aviation pour des fins navales?

" (d) S'il advient que le gouvernement canadien se décide à créer un service distinct de l'Aviation, quelle méthode de coopération entre la Marine et l'Aviation recommandez-vous au point de vue de la formation, de la discipline, de la direction et des opérations?

" 9. Mesures anti-submersibles.

" (a) D'après vous, quelles préparations faudrait-il faire contre des sous-marins hostiles, en prévision d'un cas d'urgence?

" 10. Navires marchands armés pour la défense.

" (a) Êtes-vous d'avis qu'il nous faudrait une réserve d'armement pour les navires marchands canadiens?

" (b) Si oui, quel armement, d'après vous, faudrait-il utiliser?

" 11. Organisation du service naval des Renseignements.

" (a) Trouvez-vous que le projet d'un service des renseignements que l'on vous a exposé s'adapte aux besoins et du Canada et de l'Empire?

" 12. Radiotélégraphie.

" (a) A votre avis, est-il nécessaire ou désirable d'ériger sur le littoral du Pacifique, une station radiotélégraphique à fort voltage?

" (b) Si oui, veuillez en donner une description.

" 13. Royale réserve navale des Volontaires canadiens.

" (a) Offrez-vous quelques suggestions touchant la réorganisation de la Royale réserve navale des Volontaires canadiens?

" 14. Cueillette des mines.

" (a) D'après vous, quelles préparations faudrait-il faire pour la cueillette des mines, en cas d'urgence?

3. J'ai l'honneur de soumettre le présent rapport avec ses appendices. Pour me conformer à la demande exprimée à l'alinéa 4 du memorandum j'ai ajouté certaines observations sur d'autres sujets de marine.

4. Pendant mon séjour au Canada j'ai visité les ports suivants: Esquimalt-Victoria, Port-McNeil (île Vancouver), la ville de Vancouver, Ottawa, Montréal, Québec, Halifax et St-John N.-B.

Des membres de ma suite ont visité aussi Alberni et le canal Alberni, le port Uchucklesit, le creek Bamfield dans l'île de Vancouver et le port Prince-Rupert qu'ils ont atteint en passant par les Détroits-Intérieurs. Certains membres de ma suite également ont fait l'inspection du port de Sydney (Cap Breton), Shelburne et la baie Liverpool en Nouvelle-Ecosse.

Sur invitation, j'ai visité les villes de Calgary, Regina, Winnipeg et Toronto; partout s'est manifesté un désir avide de renseignements sur les choses navales.

Les diverses succursales du "Navy League du Dominion" tenaient particulièrement à ce que j'adresse la parole à des assemblées dans les principales villes, dans le but de souligner la suprême importance pour l'Empire de la puissance maritime; ce qui fut fait. A ce propos j'ai été fortement impressionné par la grande œuvre qu'accomplissent certaines villes, surtout Toronto et Victoria dans la formation de "Boys' Naval Brigades", ainsi que par l'excellente méthode d'instruction suivie dans les cours de matelotage, de télégraphie optique, de radiotélégraphie, etc., qu'on donne à ces garçons et le soin qu'on prend à entretenir chez eux l'amour de la vie maritime. On ne peut trop reconnaître le très grand mérite de ceux qui consacrent une partie très considérable de leur temps et de fortes sommes d'argent au succès de cette œuvre. M. Amilius Jarvis de Toronto est à la tête du mouvement.

10 GEORGE V, A. 1920

5. La question de la défense navale du Canada est en délibération depuis la Conférence coloniale de 1902, et l'évolution de la question depuis cette date est trop bien connue pour qu'il y ait besoin de la récapituler en détail.

Il est résultat de la conférence de 1902 et de celles qui l'ont suivie, l'adoption en 1910, de la loi du service Naval au Canada; au mois d'août 1911, il a plu à Sa Majesté le roi de consentir à ce que les forces navales du Canada prissent le titre de marine royale canadienne et que les navires de guerre fussent désignés sous le nom de navires Canadiens de Sa Majesté.

6. Le lourd fardeau financier qui pèse sur le peuple du Royaume-Uni à la suite de quatre années de guerre a nécessité une forte réduction dans l'effectif de la flotte anglaise. Cela tout le monde le sait; toutefois, cette circonstance fait ressortir la plus grande importance et la plus grande valeur de toute contribution à la défense navale en générale et à la protection des communications maritimes que les dominions d'outre-mer soit en mesure de fournir. Les chiffres approximatifs au chapitre I donne une idée des sommes que le Royaume-Uni débourse au profit de la marine royale pour assurer la sécurité de son commerce d'outre-mer.

7. Par le passé la question de savoir quelle forme devrait prendre l'effort canadien a suscité des controverses considérables. Puisque la guerre, comme celle qui l'ont précédée, a démontré l'importance vitale, pour l'Empire de la puissance maritime, peut-être que la plus grande valeur aujourd'hui de l'aide navale du Dominion et le plus grand désir qu'il y a de fournir cette aide, rendront plus facile l'accord entre les vues divergentes.

Au Canada, où une si grande partie de la population habite loin de la mer, il sera toujours difficile de convaincre les gens que la prospérité du peuple dépend de la sécurité des voies maritimes du trafic. Winnipeg est situé à quelque 1,125 milles de l'Océan Pacifique et à 1,350 milles environ de l'Océan Atlantique. Il est intéressant de faire remarquer, par contraste, que Warnick, au centre de l'Angleterre, n'est qu'à 65 milles seulement de la mer du Nord et seulement à quelque 95 milles de la mer d'Irlande et de la Manche.

8. La menace de l'Allemagne est disparue, mais le peuple de l'Empire britannique devra faire encore des efforts considérables dans l'avenir s'il veut maintenir sa puissance maritime au rang qu'elle occupait dans le passé.

Jamais, dans aucune guerre, il n'a été possible à la marine anglaise de dominer si complètement la mer qu'elle pût en exclure entièrement un adversaire; et les conditions modernes de la guerre navale augmentent encore la difficulté d'empêcher l'évasion, d'une superficie soumise au blocus, de maraudeurs isolés. Donc, la nécessité s'impose de plus en plus de garder, dans toutes les parties du globe, des forces navales suffisantes pour protéger notre commerce et pour assurer la capture ou la destruction rapide des navires ennemis qui peuvent échapper au grand blocus dans l'intention d'interrompre nos communications d'outre-mer au moyen de canons, de torpilles, de mines ou d'avions.

9. Les exigences de la situation militaire durant la récente guerre nous ont forcés à envoyer au loin un grand nombre de nos navires de guerre pour servir d'escorte aux transports apportant les troupes des dominions et de l'Inde au théâtre européen de la guerre; et ceci, en même temps que la réduction de nos escadres d'outre-mer, réduction essentielle pour réaliser la concentration qui s'imposait dans les eaux domestiques si nous voulions conserver une force numérique assez supérieure à celle de l'Allemagne, a fait naître la situation suivante: pour la sauvegarde de nos communications d'outre-mer, au début de la guerre, nous avons dû recourir en grande partie à l'aide de nos alliés. Ainsi, dans la Méditerranée et dans l'Atlantique d'ouest nous avons dû compter sur l'aide des Français; dans les eaux d'Extrême-Orient et dans le sud de l'Atlantique, pour ce qui est de la dernière partie de la guerre, nous devons beaucoup à la coopération des Japonais.

L'aide navale que nous ont fournie, durant les dix-huit derniers mois de la guerre les croiseurs, contre-torpilleurs et autres petits vaisseaux, des Etats-Unis, nous a per-

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

mis d'inaugurer la méthode des escortes navales pour les convois des marchandises. Sans cette aide il nous aurait fallu, pour escorter nos convois de façon à parer à la menace des sous-marins, abandonner quelques-unes de nos expéditions d'outre-mer.

10. L'Amirauté, dans un memorandum sur la Puissance maritime, en 1902, a déclaré aux dominions que:

"Il nous faudrait un effectif assez considérable pour nous permettre de porter une offensive vigoureuse contre des escadres ennemies détachées sans trop tirer sur les forces concentrées pour la bataille décisive soit en Europe, soit ailleurs."

La faiblesse de nos escadres détachées, dont il est fait mention plus haut, nous a empêchés, dès les premiers jours des hostilités de pratiquer cette offensive vigoureuse.

11. L'expérience de la guerre a démontré que les sous-marins peuvent agir avec succès à des distances immenses de leurs bases, et ce fait nous oblige à nous préparer contre ce genre d'attaque dans presque toutes les parties de l'Empire.

12. Le développement croissant de l'arme de l'aviation produit un autre genre d'attaque à laquelle il faut parer avec des forces locales même lorsque la nation hostile est à une distance considérable.

13. Le problème naval au Canada se complique du fait qu'environ 2,500 milles, à vol d'oiseau, séparent les deux littoraux du pays. Par voie d'eau, la distance de Vancouver à Halifax est de quelque 6,400 milles marins en passant par le canal de Panama, et environ 13,800 milles marins, en passant par le détroit de Magellan. Pour garantir la sécurité, dans toutes les circonstances, il faut, sur chaque littoral du Canada, certaines défenses locales et en outre; il faut à chaque côte des forces navales pour la garde du commerce et du littoral. Il est vrai, naturellement, que dans certains cas le danger d'attaque est fort minime et l'on peut en accepter le risque.

14. Peut-être veut-on étudier aussi la question d'assurer au Canada les moyens de faire, à la défense navale de l'Empire une contribution armée dans le théâtre principal de toute guerre future, de proportions telles qu'elle nous assure la victoire.

On trouvera au chapitre I les chiffres indiquant l'effectif naval qu'il serait possible d'entretenir en dépensant diverses sommes, s'il advenait qu'un programme de ce genre fut adopté.

15. Il est naturellement plus difficile d'atteindre et de maintenir un haut degré d'efficacité dans un petit effectif naval que dans une grande flotte. L'élément important de la rivalité manque; moins de cerveaux s'évertuent à trouver des perfectionnements et des innovations; et les officiers, ceux surtout des grades plus élevés, n'ont pas une expérience suffisante des manœuvres de flotte. On pourra surmonter ces obstacles, en grande partie, si les officiers particulièrement, aussi bien que quelques-uns des hommes, de la marine royale canadienne, passent une partie de leur temps sur des navires de la marine Royale. Des rencontres fréquentes entre les vaisseaux canadiens, ceux des autres dominions et ceux de la marine royale; des manœuvres de flotte exécutées chaque année sur une grande échelle, permettraient d'acquérir de l'expérience, occasionneraient l'échange des idées et encourageraient la rivalité. Les officiers et les marins feraient eux-mêmes la comparaison entre leur compétence propre et celle des autres qu'ils rencontreraient.

Cependant il ne faut jamais perdre de vue le fait suivant: un haut degré de compétence dans le service naval ne s'acquiert qu'au prix d'un travail ardu et d'études constantes, qu'il soit question du commandement des vaisseaux ou des flottes, du canonage, du service des torpilles, des mines ou du génie, du matelotage ou de la télégraphie optique; et un service de combat dont les responsabilités sont si considérables ne pourra jamais se contenter de moins que la plus haute compétence.

16. Le chapitre III porte des suggestions tendant à assurer aux officiers de la marine royale Canadienne la possibilité d'être promus jusqu'aux postes de commandement les plus élevés dans la flotte de l'Empire.

10 GEORGE V, A. 1920

17. L'organisation d'un système d'entraînement pour les officiers et les marins d'une force navale canadienne présente plus d'une difficultés par suite des grandes distances que les aspirants marins auront à parcourir pour atteindre les centres d'entraînement maritime, comme aussi du fait si de tels centres ne sont établis que sur une côte ou sur l'autre, certains aspirants se trouveront encore bien éloignés de leurs foyers.

Si l'on décide de ne maintenir au Canada qu'une force navale de peu d'importance, il sera peut-être plus sage, et surtout moins dispendieux d'envoyer quelques officiers et marins en Angleterre pour y suivre des cours d'études spéciales, que de construire et maintenir sur les côtes canadiennes des établissements d'entraînement adaptés à cette fin.

Nous recommandons que l'enseignement des aspirants marins se fasse dans des établissements côtiers; ce système est beaucoup moins dispendieux que celui des exercices sur vaisseaux-écoles. Si l'on adoptait ce système on pourrait bien se dispenser du *Niobe* et du *Rainbow*.

18. La discipline a fait le sujet d'un chapitre entier, car nous avons compris qu'il était à l'heure actuelle de toute nécessité de maintenir la plus grande discipline et surtout à cause du malaise général produit dans le monde entier par la tension d'une longue guerre.

De tous les temps l'on a accepté la maxime que nulle force armée ne peut exister sans discipline. Le seul point difficile à déterminer, c'est celui de la méthode par laquelle la discipline peut d'abord être acquise puis maintenue. Alors, étant donné que la discipline est essentielle à la force armée, la question à régler est de découvrir le moyen par lequel on pourra inculquer l'esprit de discipline parmi les membres des forces navales, puis celui qui contribuera à les maintenir dans un tel esprit. On n'atteindra point ce but par une sévérité exagérée, mais par des méthodes dissimulées et de nature à inspirer, surtout chez les jeunes, l'esprit du devoir et de la discipline. Pour cette raison les officiers et les marins devraient être inscrits dès le jeune âge. Pour ceux qui sont en mesure de comprendre le tempérament des jeunes, c'est chose assez facile que d'inculquer chez eux cet esprit de discipline, et conséquemment il est de la plus haute importance de choisir avec beaucoup de soin ceux qui seront chargés d'entraîner les générations futures des marins canadiens. Cependant, une fois ces instructeurs choisis, il faut s'ils le méritent, bien entendu, qu'ils soient appuyés et encouragés par les autorités, car rien n'est plus fatal à la discipline qu'une politique tendant à jeter du discrédit sur les chefs d'un établissement d'entraînement au sujet d'une question de discipline.

Dans son dernier communiqué au cours de la dernière guerre, le feld-maréchal le comte Haig fit au sujet de la discipline les remarques suivantes:

"La discipline ne s'est jamais justifiée avec tant de force qu'au cours de la présente guerre, et c'est grâce à leur discipline si nos nouvelles armées se sont si brillamment distinguées de celles des temps passés. Au début, l'absence d'une discipline ancrée et instinctive a placé nos soldats à un rang d'efficacité inférieur à celui des troupes ennemies dont l'entraînement était méthodique. Cependant on a pu se relever de ce degré d'infériorité comparative, et pendant les deux dernières années, la discipline dans tous les rangs de nos nouvelles armées, de quelque partie de l'Empire qu'elles fussent, a été excellente. Née d'une appréciation générale et intelligente de la grandeur de la lutte, comme de la foi inébranlable en la justice de notre cause, la discipline trouva sa force et sa permanence dans la réalisation du rôle qui lui était assigné, dans ce qu'elle exige des officiers comme des simples soldats, car sans la confiance mutuelle la discipline ne saurait se développer et donner son maximum de bien."

19. Il est évidemment nécessaire que le personnel de la marine jouisse de tout le confort compatible avec ses devoirs, mais la vie à bord ne peut pas être aussi agréable qu'à terre, et si la population mâle d'une nation manque d'énergie au point de ne

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

peuvent se plier aux inconvénients inhérents à la vie maritime, cette nation ne peut pas aspirer à devenir une puissance maritime.

20. La guerre a démontré l'importance suprême d'une organisation navale de renseignements de tout premier ordre. On ne saurait trop insister sur le fait de donner tout l'encouragement possible au développement d'une organisation de ce genre, une organisation qui pourrait se perfectionner par la collaboration la plus parfaite avec les services de renseignements des Bureaux de guerre de la marine royale et des marines des autres Dominions.

Les propositions exprimées au même chapitre, relativement à l'organisation d'un service de radiotélégraphie, sont également d'une importance capitale. Elles ont été dictées par l'expérience acquise au cours de la grande guerre, car c'est pendant les dernières hostilités qu'on a pu se rendre compte du rôle important que peut jouer la radiotélégraphie dans les opérations maritimes. Cette division a accompli des progrès marqués qui devraient être suivis d'une manière très attentive.

21. Cette question d'organisation en matière de radiotélégraphie est d'une importance très considérable. L'expérience acquise au cours de la dernière guerre a démontré toute l'importance du rôle joué dans les opérations maritimes par la radiotélégraphie.

L'on devrait suivre d'une manière fort attentive les progrès qui se réalisent dans ce domaine.

22. Il est à espérer que le Canada devienne indépendant de toute assistance extérieure dans les travaux que comporte la levée des mines marines. Le moyen le plus simple et certes le moins dispendieux d'obtenir en temps de guerre la plus grande somme d'efficacité des vaisseaux affectés à la levée des mines marines, c'est d'établir, et d'encourager en temps de paix, un service de chalutiers sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique. A l'heure actuelle, des chalutiers à vapeur sont à l'œuvre sur ces deux côtes et, dans le domaine commercial, ils ont eu beaucoup de succès. Au point de vue économique ceci est d'une importance si considérable que je tiens à demander qu'on y apporte toute l'attention voulue.

23. Dans tous les cas, la plus grande importance a été attachée à la nécessité de faire des économies, et nous n'avons proposé que ce qui était d'absolue nécessité pour l'entretien d'une organisation capable de faire face aux exigences d'un service naval dans ce pays.

24. En dernier lieu, je veux exprimer mes plus sincères remerciements à Votre Excellence, au Premier Ministre, au ministre du Service Naval, de la Marine et des Pêcheries, et aux autres membres du Gouvernement canadien, au sous-ministre du Service Naval, au directeur et au directeur-adjoint du même Service, pour tout l'appui et l'assistance qui nous ont été donnés, à moi et à mon personnel, au cours de notre visite. L'aide qui, de tous côtés, nous a été accordée avec beaucoup d'efficacité et de rapidité a contribué largement à l'accomplissement de la tâche de la mission.

Je dois également beaucoup de reconnaissance au ministère du Service Naval, aux diverses autorités locales et commissions de havre pour le concours efficace qui m'a été prêté en toutes circonstances, et je serais heureux de savoir que ma plus grande appréciation de la grande courtoisie qu'on nous a manifestée par tout le Dominion, a été transmise à tous.

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

JELLCOE,
Amiral de la Flotte.

Son Excellence,

Le Duc de DEVONSHIRE, K.G., P.C., G.C.M.G., G.C.V.O.,

Gouverneur Général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

CHAPITRE I

LES BESOINS DU CANADA EN MATIERES NAVALES.

1. La dernière guerre a démontré, une fois de plus, jusqu'à quel point l'Empire britannique dépend de la sûreté de son système de communication en haute mer. Plus d'une fois déjà, c'est la puissance maritime de l'Empire qui a été son salut, mais dans le cas de la dernière guerre elle a servi et gagné la cause des Alliés et de la civilisation. Si l'on ne perd pas de vue ce fait important, on comprendra mieux pourquoi il importe à l'avenir de conserver à l'Empire britannique la suprématie des mers. A cette fin, nous avons encore besoin d'une flotte très considérable, bien que le danger dont nous menaçait nos ennemis de la dernière guerre ait cessé d'exister.

2. L'expérience de la dernière guerre nous a démontré très clairement la grande puissance de destruction ou d'incommodation des appareils modernes contre les systèmes de communication en haute mer. Nos derniers ennemis se sont servis des ces engins destructifs d'une manière fort illégitime, mais même si à l'avenir l'on découvre quelque méthode pour réprimer ces moyens illégitimes de combat en mer, ils pourront encore jeter la terreur et la destruction dans le domaine de navigation marchande sans briser les principes du droit international.

3. Le Canada possède des voies de communication maritimes tant dans l'Est que dans l'Ouest, et, sans compter son commerce avec les Etats-Unis soit par voie des Grands Lacs ou de la haute mer, son commerce avec l'Europe en 1913-14, la dernière année non troublée par la guerre, atteignait en valeur le chiffre élevé de 112,000,000 de livres. Nous avons laissé de côté son commerce avec les Etats-Unis, car une grande partie de ce commerce pouvait se continuer en toute sûreté pendant la guerre dans les eaux territoriales. La flotte marchande du Canada en 1916, comptait 8,600 vaisseaux portant 942,598 tonneaux; 4,202 de ces vaisseaux—soit 491,181 tonneaux—étaient des vaisseaux à vapeur. Deux tiers de ceux-ci étaient affectés au commerce côtier et océanique et un tiers sur les Grands Lacs. En 1917, on a construit au Canada 184 vaisseaux représentant un total de 28,638 tonneaux.

Le 30 novembre 1919, le nombre de vaisseaux canadiens inscrits était de 8,631, soit un total de 1,469,176 tonneaux. Les vaisseaux construits, en construction ou commandés par contrats pour le Gouvernement canadien se chiffrent à 60 représentant 359,945 tonneaux. (De ce nombre 23 sont terminés).

Le 30 novembre 1919, il y avait en construction au Canada 101 vaisseaux en acier ou en bois et destinés à la marine marchande; de ce nombre, il y en avait 78, représentant un total de 156,790 tonneaux, qui étaient destinés à la navigation de haute mer, et 23, donnant 53,833 tonneaux, pour le transport maritime des Grands Lacs.

On comprend alors que le Canada est fortement intéressé au commerce du transport océanique pour lequel, en temps de guerre, il lui faudra une organisation navale de protection.

4. La question des forces navales dont le Canada aura besoin peut être envisagée à deux différents points de vue: les besoins réels et la sûreté du Canada, puis, dans des limites plus étendues, la sécurité et la protection de l'Empire comme ensemble. La force navale proposée comme étant suffisante pour la protection du commerce

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

canadien et des ports du Canada, d'après les conditions établies jusqu'ici, comprend les suivants:

- 3 Croiseurs légers
- 1 Porte-drapeau d'escadrille
- 12 Torpilleurs
- 8 Sous-marins, et
- 1 Convoyeur.

y compris certains petits navires auxiliaires pour des fins d'entraînement, etc.

5. Si par la coopération du Canada, nous entendons la participation de celui-ci avec le Royaume-Uni et les autres Dominions, à la défense navale de tout l'Empire, nous donnons nécessairement à la question des proportions beaucoup plus considérables. Libre au Canada, sans doute, de décider de la question, et s'il désire considérer quelle proportion du coût total de la défense navale de l'Empire pourrait, dans ces conditions, lui incomber à juste titre, il faut qu'il connaisse le coût global des forces navales considérées comme nécessaires à la défense adéquate de l'Empire et de ses voies de communication maritimes. Je n'ai pas de renseignements officiels sur ce point, mais il semble probable que, par suite de la grande augmentation qui s'est opérée dans le coût de la main-d'œuvre et des matériaux, comme aussi dans les traitements des officiers et des marins, il est peu probable que le budget de la marine de guerre britannique tombe beaucoup au-dessous de la somme de £55,000,000. Et le coût annuel de la marine royale australienne, même si elle ne fait que maintenir son effectif actuel, dépassera £2,000,000. En 1914, le budget de la marine de guerre britannique était un peu au-dessous de £50,000,000, et la dépense de l'Australie pour une marine, un peu au-dessous de £2,000,000. Ce sont là les chiffres les plus élevés qu'on ait atteints avant la guerre.

Il n'est pas déraisonnable de présumer que l'Australie augmentera son effectif naval et que la Nouvelle-Zélande acquerra bientôt des vaisseaux de guerre. On se rappelle qu'en 1919, la Nouvelle-Zélande a donné à la marine britannique un croiseur de bataille coûtant quelque £2,000,000 et qu'en 1912 les Etats Malais ont donné un vaisseau de guerre de première classe—*Malaya*—coûtant £2,500,000.

6. La population du Royaume-Uni, en 1914, était de 46,000,000.

Le commerce maritime du Royaume-Uni, dans la même année, était de £1,540,000,000, soit £33 9s. 6d. par tête.

Si le budget naval du Royaume-Uni s'élève, dans un avenir prochain, à une somme annuelle de £55,000,000, il équivaudra à £1 4s. par tête.

En dépensant £1 4s. par tête pour sa marine qui protège son commerce maritime, de la valeur de £33 9s. 6d. par tête, le Royaume-Uni paie virtuellement une prime d'assurance d'environ 3-6 pour 100.

7. On aimera peut-être à savoir quelles sont les forces navales qui, pour certains prix, seraient les plus utiles à l'Empire.

Les tableaux placés à la fin de ce chapitre ont donc été préparés pour indiquer les genres d'escadre qui, à notre avis, seraient les plus utiles à l'Empire, suivant que le budget de la marine de guerre canadienne serait d'à peu près £5,000,000, £3,500,000, £2,000,000 ou moins de £1,000,000 par année. Ces tableaux pourront être utiles au gouvernement, qu'il dispose de la question maintenant ou plus tard.

8. Les trois sommes les plus élevées indiquent approximativement ce que coûterait par année la création graduelle de la flotte indiquée. L'estimation de £2,000,000 par année est pour une période s'étendant jusqu'en 1927; celles de £500,000,000 et de £3,500,000 comportent une période allant jusqu'à 1929. On peut sans doute raccourcir la période en augmentant la dépense annuelle dans les premières années.

Cela comprend le coût des nouveaux vaisseaux. Le total en varie d'année en année jusqu'à la fin de la période, c'est-à-dire jusqu'au moment où la construction

10 GEORGE V, A. 1920

cesse (sauf pour ce qui est du remplacement des vaisseaux démodés). Après cela, le coût annuel reste au chiffre que nous donnons. Le remplacement des vaisseaux démodés se fait à même la somme mise de côté pour la dépréciation, laquelle est comprise sous le titre d'entretien?

En ce qui concerne les deux sommes les plus élevées, le total du coût à prévoir se calcule en superposant l'estimation dont il s'agit à l'estimation de £2,000,000 qui en est le complément. On arrive au chiffre de £5,000,000 en ajoutant la somme de £3,162,450 pour l'entretien des vaisseaux indiqués à la somme de £739,500 pour l'entretien de l'escadre de £2,000,000. Il en est de même pour l'estimation de £3,500,000.

Dans chaque cas, la défense domestique et celle du commerce aux environs du littoral du pays est la première chose qui entre en ligne de compte. Les deux estimations les plus élevées comportent une aide réelle à la défense navale de l'Empire.

9. L'estimation de £2,000,000 par année comporte la défense du commerce canadien dans le Pacifique, mais il y a peu de vaisseaux pour faire de l'offensive; en d'autres termes, le Canada y trouverait un moyen de *défense*, mais il incomberait au Royaume-Uni et aux autres dominions de faire l'effort nécessaire pour finir la guerre.

10. Les chiffres des tableaux donnent le coût annuel de l'entretien aussi bien que du coût initial de construction des vaisseaux qui ne sont pas un présent du gouvernement britannique. Les vaisseaux compris dans les deux estimations inférieures, sauf les croiseurs légers et le convoyeur de sous-marins, sont censés être un *cadeau*. Une fois les vaisseaux créés, la somme comprise sous la rubrique "Entretien" suffira à payer leur remplacement lorsqu'ils seront démodés. Cette somme représente en effet la dépréciation annuelle des vaisseaux aussi bien que la dépense requise pour le combustible, les réparations, etc., et elle suppose leur maintien en bon état de service pendant une période définie. Cette période est comme suit:

Type de vaisseau.	Coût initial.	Durée effective.
	(£)	(Années).
Croiseur de bataille.....	4,000,000	15
Croiseur léger.....	500,000	15
Chef de file d'escadrille.....	200,000	12
Contre-torpilleur.....	160,000	12
Côtier "P".....	150,000	15
Sous-marin.....	150,000	15
Ravitailleur ou convoyeur.....	200,000	25
Convoyeur de sous-marins.....	200,000	25
Balayeur de mines d'escadre.....	70,000	20
Convoyeur d'aéroplanes.....	200,000	25

11. Si le Canada décide, à un moment donné, de participer à la défense générale de l'Empire dans le sens indiqué au paragraphe 5, il pourrait lui être commode de savoir sur quoi se baser pour construire son escadre. Dans ces conditions, l'escadretypique que nous suggérons pour le Canada, à la lumière de l'expérience acquise dans la guerre, comprendrait:

- 1 croiseur de bataille
- 2 croiseurs légers
- 6 contre-torpilleurs
- 4 sous-marins
- 2 balayeurs de mines d'escadre.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

Ces unités exigent certains vaisseaux auxiliaires, dans la proportion suivante :

Pour chaque groupe de 18 contre-torpilleurs.—1 ravitailleur.

Pour chaque groupe de 9 contre-torpilleurs.—1 chef de file d'escadrille.

Pour chaque groupe de 8 sous-marins.—1 ravitailleur.

Pour chaque groupe d'unité.—1. convoyeur d'aéroplanes.

C'est sur cette base que nous avons établi les estimations alternatives données dans les tableaux.

12. L'aide d'une force aérienne est d'une très grande importance pour la marine et cette importance s'accroît continuellement. Toute unité navale, pour être complète, devra à l'avenir avoir son propre service d'aéroplanes pour les différentes fins requises. La coopération des aéroplanes et des forces navales va être d'une grande importance et cette importance va s'accroître. Les opérations aériennes se répercuteront sur la tactique et la stratégie.

Le Canada a formé une Commission aéronautique pour régler les questions relatives à la navigation aérienne, et au point de vue naval il est très nécessaire que tout ce qui concerne les besoins de la marine de guerre, dans ce domaine, soit du ressort de cette commission.

Nous croyons qu'il est à désirer que la Marine Royale Canadienne y soit bien représentée, afin que l'on donne toute l'attention nécessaire aux questions navales aériennes.

13. On basera les projets d'aviation qui en découleront sur les besoins de la Marine Royale Canadienne.

IMPORTANCE DES VAISSEAUX DE SURFACE DANS LA GUERRE MODERNE.

14. L'introduction d'un grand nombre d'appareils scientifiques, et le haut degré d'efficacité atteint par un si grand nombre d'engins de guerre employés au cours de la dernière guerre, nous obligent en quelque sorte à faire des études sur la valeur actuelle des vaisseaux de surface, et à considérer les probabilités de leur utilisation à l'avenir.

La question est traitée sous deux aspects, savoir :

- (a) Vaisseaux de ligne.
- (b) Autres vaisseaux de guerre.

(a) *Vaisseaux de ligne*—

L'évolution du gros vaisseau, ou du vaisseau de ligne, au cours des cinquante dernières années est la résultante de la lutte pour la suprématie engagée entre :

- (a) Le canon et le vaisseau.
- (b) La torpille et le vaisseau.
- (c) La mine et le vaisseau, et, plus récemment entre
- (d) L'avion et le vaisseau.

L'avènement des obus explosifs et l'augmentation de la puissance des canons ont nécessité la construction des navires d'acier blindés, avec ponts blindés.

L'avènement de la torpille a amené successivement :

- (i) Les filets à torpille.
- (ii) Une plus grande subdivision de l'intérieur en compartiments étanches.
- (iii) Les cloisons étanches pour torpilles.
- (iv) Les bouges extérieurs.

L'avènement de la mine a été la cause de l'introduction des paravanes.

L'avènement des aéroplanes nous a obligés à renforcer le blindage des ponts, à transporter des aéroplanes de protection sur les vaisseaux et à y installer des canons pour le tir à angle élevé. Les développements de l'aviation nécessiteront d'autres contre-mesures.

Dans chaque cas des supporteurs enthousiastes des nouveaux appareils ont prédit la disparition à brève échéance des vaisseaux de ligne; mais, au lieu de cela, on a dans chacun de ces cas modifié le vaisseau de ligne; et on a trouvé moyen de combattre le danger qui menaçait son existence.

On se demande tout naturellement. "Pourquoi se donner tant de peine pour conserver le vaisseau de ligne si dispendieux?" Il ne faut pas chercher longtemps pour trouver la réponse.

Les vaisseaux transportent des millions de tonnes de marchandises, et en temps de guerre, d'hommes et de matériel, et d'ici à ce qu'on ait trouvé les moyens de transporter ces millions de tonnes sous la mer ou dans les airs il est de toute nécessité pour l'Empire britannique de conserver sa suprématie sur mer. Ce besoin existera, jusqu'à ce que, si jamais la chose se produit, les vaisseaux de guerre de surface n'aient plus leur raison d'être et soient remplacés par des aéroplanes ou des sous-marins.

Les vaisseaux de ligne constituent les plus puissants engins de guerre sur mer de nos jours. Leurs bouges extérieurs qui ont été inventés pendant la dernière guerre, les rendent invulnérables aux attaques des torpilles jusqu'à ce qu'ils soient frappés, (dans le cas des navires les plus récents) par un grand nombre de torpilles, ainsi atténuant les effets des coups portés par les torpilles lancées par des navires de surface, des sous-marins ou des avions à torpilles.

Le vaisseau de ligne est aussi, règle générale, protégé contre les torpilles par un convoi de contre-torpilleurs, et à l'avenir il sera également protégé par divers appareils scientifiques, inventés récemment, ce qui lui permettra d'exécuter des manœuvres de défense et d'attaque contre les sous-marins.

Les paravanes, qui ont été inventées au cours de la dernière guerre, constituent une protection efficace contre les mines ancrées du modèle actuel.

Des ponts fortement blindés protègent les parties vitales du vaisseau de ligne contre les bombes lancées par les aéroplanes. Celles-ci n'ont qu'une faible vitesse lorsqu'elles frappent le vaisseau et très peu de force de pénétration si on les lance d'une hauteur peu élevée pour être à peu près certain dans les conditions actuelles d'atteindre l'objectif. Il faudra modifier la construction des vaisseaux à mesure que ces attaques au moyen de bombes obtiendront de plus grands succès et qu'on augmentera le poids de ces bombes.

L'artillerie anti-aérienne aide à maintenir les aéroplanes d'attaque à des hauteurs qui ne leur permettent pas de lancer leurs bombes avec beaucoup de chance de succès dans les conditions *actuelles*.

Les aéroplanes transportés à bord des vaisseaux, ou sur un vaisseau auxiliaire, aident à protéger le vaisseau de ligne contre les attaques des dirigeables ou des aéroplanes ennemis.

Les canons secondaires des contre-torpilleurs peuvent établir des barrages d'obus à grande déflagration pour protéger les vaisseaux contre les attaques de petites embarcations de surface très rapides chargées d'explosifs et contrôlées d'un endroit indépendant. Cependant on ne rencontrera ces embarcations que dans les eaux protégées et rarement, si jamais on les rencontre, en haute mer.

Le blindage et les ponts blindés protègent les vaisseaux contre les attaques des canons de l'ennemi.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

La grande vitesse et les canons très puissants des vaisseaux de ligne permettent aux vaisseaux qui ne sont pas aussi rapides, aussi puissants et aussi bien protégés de prendre part à l'action.

Le pays dont les vaisseaux de ligne rapides et leurs unités complémentaires ne sont pas contenus ou maintenus en respect par des vaisseaux ennemis de la même puissance peut, avec ces vaisseaux, faire disparaître les navires de l'ennemi des mers et tout le commerce océanique fait par des bateaux de surface.

Les enthousiastes de l'aviation et de la navigation sous-marine suivent les traces de ceux qui ont préconisé avant eux l'emploi des obus explosifs, de la torpille et des mines, tandis que ceux qui reconnaissent la nécessité des vaisseaux de ligne prennent les moyens, et jusqu'à présent avec succès, de combattre tous ces nouveaux dangers qui menacent leur existence.

Il nous appartient donc d'accepter avec réserve les opinions de spécialistes sur les diverses armes concernant ce sujet, qui est d'une importance capitale pour l'Empire.

Considérant les quelques notions données brièvement plus haut sur l'évolution des vaisseaux de ligne actuels, sur les moyens pris pour faire face aux dangers qui menaçaient leur existence, et considérant le grand rôle joué par les vaisseaux de ligne, je crois qu'il serait sage de continuer à construire de ces vaisseaux jusqu'à ce qu'on démontre de façon absolue qu'on a découvert une arme capable de les rendre inefficace pour toujours.

(b) *Autres vaisseaux de guerre.*

Il est bon de suivre la même ligne de conduite en ce qui concerne la question de savoir si on doit continuer à construire des croiseurs légers, des contre-torpilleurs, et d'autres petits navires.

La lutte engagée pour la suprématie entre les armes d'offensive et les mesures défensives adoptées à bord des vaisseaux de ligne se reflète dans la construction des petits navires de surface dans une certaine mesure, car on ne peut pas y mettre autant de poids que dans les gros vaisseaux pour les protéger.

Les croiseurs légers sont nécessaires aux vaisseaux de ligne comme sentinelles et éclaireurs, et leur grande vitesse leur permet de s'échapper s'ils sont découverts par l'ennemi. Leur coût peu élevé justifie leur emploi dans des opérations où il ne serait pas sage et utile de se servir des vaisseaux de ligne. Ils s'adaptent aussi très bien à la protection des convois, car ils sont supérieurs en vitesse et en puissance aux corsaires qu'ils peuvent rencontrer.

Les contre-torpilleurs combattent les sous-marins, et protègent les vaisseaux contre les attaques de ceux-ci. On les emploie aussi contre les gros vaisseaux.

Les croiseurs légers et les contre-torpilleurs constituent donc une partie essentielle de l'escadre, et une escadre qui ne serait pas accompagnée de ses embarcations légères qui la complètent se trouverait dans une position bien désavantageuse contre une escadre parfaitement équipée. Ces embarcations sont aussi nécessaires pour la protection du commerce.

Les croiseurs légers modernes sont munis d'une sorte de protecteur contre les torpilles, et tous les modèles portent des paravanes qui les protègent contre les mines. Ils sont aussi munis d'une cuirasse mince et de ponts blindés qui résistent au feu des canons. Je ne doute pas qu'à l'avenir la cuirasse de ces ponts blindés soit plus épaisse afin de les rendre mieux en état de résister aux attaques des bombes que lancent les avions.

De plus, le faible tirant d'eau de ces vaisseaux diminue les chances qu'ils ont d'être atteints par une torpille ou une mine, et leurs petites dimensions en font des

10 GEORGE V, A. 1920

cibles que les torpilles et le feu des canons ne peuvent atteindre que difficilement, tout en leur permettant de naviguer dans des eaux moins profondes que celles dans lesquelles naviguent les vaisseaux de ligne.

La grande *vitesse* et la grande facilité de manœuvre des croiseurs légers et des contre-pilleurs leur permettent bien plus facilement d'échapper qu'aux navires de ligne, aux attaques des canons, des torpilles, ou des mines dormantes en déviant de leur direction lors du passage du projectile ou des projectiles lancés sur eux.

Il est donc nécessaire de continuer à construire des embarcations légères, tant pour compléter les vaisseaux de ligne que pour les autres raisons énumérées.

TABLEAU I.

RELEVÉ INDIQUANT L'EFFECTIF DES FLOTTES DISTINCTES D'APRÈS LES DIFFÉRENTES DÉPENSES
UNE FOIS COMPLÉTÉES.

Flotte comportant une dépense de 5 millions de livres (25 millions de dollars).	Flotte comportant une dépense de 3½ millions de livres, (17½ millions de dollars).	Flotte comportant une dépense de 2 millions de livres, (10 millions de dollars).	Flotte comportant une dépense de 1 million de livres, (5 millions de dollars).
2 croiseurs de combat.....	1 croiseur de combat.....	3 croiseurs légers.....	
7 croiseurs légers.....	5 croiseurs légers.....	1 chef de file d'escadrille.....	
1 chef de file d'escadrille.....	1 chef de file d'escadrille.....		
12 contre-torpilleurs.....	6 contre-torpilleurs.....		
1 convoyeur de contre-torpilleurs.....	1 convoyeur de contre-torpilleurs.....		
16 sous-marins.....	8 sous-marins.....	8 sous-marins.....	8 sous-marins.
1 convoyeur de sous-marins.....	1 convoyeur de sous-marins.....	1 convoyeur de sous-marins.....	
2 convoyeurs d'aéroplanes.....	1 convoyeur d'aéroplanes.....		
4 balayeurs de mines d'escadre.....	2 balayeurs de mines d'escadre.....		
4 contre-torpilleurs de littoral.....	4 contre-torpilleurs de littoral.....	4 contre-torpilleurs de littoral.....	4 contre-torpilleurs de littoral.
8 "P" (bateaux côtiers).....	8 "P" (bateaux côtiers).....	8 "P" (bateaux côtiers).....	8 "P" (bateaux côtiers).
4 chalutiers balayeurs de mines.....	4 chalutiers balayeurs de mines.....	4 Chalutiers balayeurs de mines.....	4 chalutiers balayeurs de mines.

Se trouvent aussi compris:—

L'Administration.

Les établissements d'entraînement.

Les arsenaux maritimes.

La défense du littoral.

Les réserves de combustible et l'emmagasinage.

Le service de télégraphie sans fil.

L'escadre hydro-aérienne—6 machines.

6 autres machines volantes.

TABLEAU II.

FRAIS ADDITIONNELS DEVANT ÊTRE AJOUTÉS AU PROJET DE 2,000,000 DE LIVRES—COMPORTANT UNE DÉPENSE ANNUELLE D'ENVIRON £5,000,000 À LA FIN DE LA HUITIÈME ANNÉE ALORS QUE LA FLOTTE SERA COMPLÈTE.

N.C.—Frais de construction nouvelle.

E.—Entretien—Y compris la dépréciation pour permettre de remplacer ceux qui sont trop vieux, etc.

		1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28	1928-29	1929-30
		£	£	£	£	£	£	£	£	£
2 croiseurs de combat.....	N.C.	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	
(1 en 1921, 1 en 1925).....	E.					885,000	685,000	685,000	685,000	1,370,000
Croiseurs légers.....	N.C.					500,000	500,000	500,000	500,000	
(1 lancé chaque année de 1925 à 1928).....	E.					211,000	211,000 (1)	316,500 (1 S.A., Comm., 1 Réserve.)	422,000 (1 S.A., 2 Réserve.)	527,500
C.-T.....	N.C.	240,000	240,000	240,000	240,000	240,000	240,000	240,000	240,000	
La somme indiquée permet de compléter un C.-T. et d'en commencer un second chaque année.	E.		67,600 (1)	202,800 (3)	270,400 (4)	405,600 (6)	439,400 (6 S.A., 1 S.A., 1 Réserve.)	507,000 (6 S.A., 3 Réserve.)	540,800 (6 S.A., 4 Réserve.)	549,250
Convoyeur de C.-T.....	N.C.		100,000	100,000						
	E.				92,500	92,500	92,500	92,500	92,500	92,500
Sous-marins.....	N.C.	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	
(Lancement d'un par année).....	E.		33,200 (1)	66,400 (2)	99,600 (3)	132,800 (4)	149,400 (4 S.A., 1 Réserve.)	166,000 (4 S.A., 2 Réserve.)	182,600 (4 S.A., 3 Réserve.)	199,200
Agrandissement des arsenaux militaires... Et des établissements d'entraînement.....	N.C.	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	
	E.									
4 balayeurs de mines d'escadre.....	N.C.	70,000	70,000	70,000	70,000					
(1 chaque année durant les quatre pre- mières années.)	E.		6,000 (1)	12,000 (2)	18,000 (3)	24,000 (4)	24,000	24,000	24,000	24,000
Convoyeurs d'aéroplanes, 1 en 1921, 1 en 1927	N.C.	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	
	E.							200,000	200,000	400,000
Totaux.....	N.C.	1,760,000	1,860,000	1,660,000	1,560,000	1,990,000	1,990,000	2,190,000	2,190,000	
	E.		106,500	481,200	680,500	1,539,900	1,801,300	1,991,000	2,146,900	3,162,450
Grand total.....		1,760,000	1,966,500	2,141,200	2,240,500	3,529,900	3,791,300	4,181,000	4,336,900	3,162,450

TABLEAU III.

FRAIS ADDITIONNELS DEVANT ÊTRE AJOUTÉS AU PROJET DE 2,000,000 DE LIVRES—COMPORTANT UNE DÉPENSE D'ENVIRON 3½ MILLIONS DE LIVRES À LA FIN DE LA HUITIÈME ANNÉE, ALORS QUE LA FLOTTE SERA COMPLÈTE.

N.C.—Nouvelle construction.

E.—Entretien—Y compris la dépréciation permettant de remplacer ceux qui sont trop vieux, etc.

		1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28	1928-29	1929-30
		£	£	£	£	£	£	£	£	£
1 croiseur de combat.....	N.C. E.					1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	685,000
Croiseurs légers—1 en 1921, 1 en 1923.....	N.C. E.	250,000	250,000	250,000 195,650 (1 Réserve)	250,000 105,650	211,300 (2 Réserve)	211,300	211,300	211,300	211,300
6 C.T. (1½ chaque année pendant les quatre premières années.....)	N.C. E.	240,000	240,000 67,600 (1)	240,000 202,800 (2)	240,000 270,400 (4)	405,600 (6)	405,600	405,600	405,600	405,600
1 convoyeur de C.-T.....	N.C. E.			100,000	100,000	92,500	92,500	92,500	92,500	92,500
2 balayeurs de mines d'escadre.....	N.C. E.	70,000	70,000 6,000 (1)	12,000 (2)	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
Agrandissement des arsenaux maritimes et établissements d'entraînement.....	N.C. E.	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	
1 convoyeur d'aéroplanes.....	N.C. E.							200,000	200,000	200,000
Total.....	N.C. E.	610,000	610,000 73,600	640,000 320,450	640,000 388,650	1,050,000 721,400	1,050,000 721,400	1,250,000 721,400	1,250,000 721,400	1,606,400
Grand total.....		610,000	683,600	960,450	1,028,650	1,771,400	1,771,400	1,971,400	1,971,400	1,606,400

TABLEAU IV.

DÉTAILS DE LA DÉPENSE APPROXIMATIVE ANNUELLE D'UN PROJET DE MARINE POUR LE CANADA—COMPORTANT UNE DÉPENSE ANNUELLE D'ENVIRON 2,000,000 DE LIVRES (£10,000,000, \$5—£1).

N.C.—Construction nouvelle.

E. Entretien—Y compris la dépréciation pour remplacer ceux qui sont trop vieux, etc.

Item.	Armement.	—	1920-21	1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28
			£	£	£	£	£	£	£	£
1 croiseur léger, modèle "Bristol"....	2-6" canons...	N.C.								
	10-4" canons...	E.	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
1 croiseur léger lancé—1920.....	6" canons.....	N.C.	100,000	250,000	150,000					
		E.				200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
1 croiseur léger lancé—1922.....	6" canons.....	N.C.			100,000	250,000	150,000			
		E.						200,000	200,000	200,000
1 croiseur léger lancé—1924.....	6" canons.....	N.C.					100,000	250,000	150,000	
		E.								200,000
4 C.-T. de littoral.....	3-4" canons.....	N.C.								
		E.	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
8 bateaux côtiers "P".....	1-4" canon.....	N.C.								
		E.	87,500	87,500	87,500	87,500	87,500	87,500	87,500	87,500
"Ithuriel" (Réserve).....	4-4" canons et 4-21" T tubes..	N.C.								
		E.	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000
8 sous-marins.....	4 Service actif.....	N.C.								
		E.	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
1 convoyeur de sous-marin.....	2 canons.....	N.C.	50,000	100,000	150,000					
		E.				60,000	60,000	60,000	60,000	60,000
1 établissement d'entraînement.....		N.C.		80,000	80,000	80,000				
		E.					20,000	20,000	20,000	20,000

Défense navale locale et sédentaire, Balayage de mines et réserves.....	N.C. E.								
	N.C.	20,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
Côte occid.....	N.C.	10,000	50,000	50,000	50,000	40,000	50,000	50,000	50,000
Côte orientale.....	N.C.			50,000	50,000	50,000			
Arsenaux.....	N.C. E.	-150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
Administration.....	N.C. E.	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
Collège de cadets.....	N.C. E.		50,000	50,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
2 établiss. pour l'instruction des mouss.	N.C. E.		150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000
4 chalutiers balayeurs de mines.....	1 pièce de 12 N.C. E.		12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
Réserve de combustible et dépôt.....	N.C. E.		10,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000
	N.C. E.	160,000 999,500	530,000 1,059,500	630,000 1,059,500	430,000 1,319,500	340,000 1,339,500	250,000 1,539,500	150,000 1,539,500	1,739,500
Total.....		1,159,500	1,559,500	1,689,500	1,749,500	1,679,500	1,789,500	1,689,500	1,739,500
Radiotélégraphie.....	N.C. E.		100,000	200,000	200,000	60,000	60,000	60,000	60,000
Escadrille aérienne—6 machines (y compris l'armement.).....	N.C. E.		55,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
6 autres types d'aéroplanes.....	N.C. E.		200,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
Total (Aviation).....	N.C. E.		255,000	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000

*NOTE.—Après 1926, le *Bristol*, qui à cette époque aura plus de 15 ans, pourrait être utilisé comme vaisseau-école de haute mer.

10 GEORGE V, A. 1920

TABLEAU V.
COÛT ESTIMATIF MINIMUM.

Un million de livres.
(Cinq millions de dollars.)

Item.	Coût	Entretien annuel.
	d'établis- sement.	
	£	£
8 Sous-marins		200,000
4 Contre-torpilleurs de défense locale—2 à armement complet, 2 de réserve.....		120,000
8 Navires de patrouille—2 à armement complet, 2 de réserve et 4 de réserve spéciale.....		87,500
Instruction de spécialistes (passages d'officiers et d'hommes au Royaume- Uni pour y suivre cette instruction.....		25,000
Etablissements d'instruction pour mousses.....		100,000
Défense locale et réserves.....	250,000	50,000
4 Chalutiers balayeurs de mines et instruction.....		12,000
Collège (effectifs réduits).....	75,000	20,000
Administration.....		20,000
Arsenaux.....		150,000
Réserve et emmagasinage de combustible.....		20,000
Total.....	£ 325,000	£ 804,500

CHAPITRE II

ADMINISTRATION.

On ne saurait examiner cette question de l'administration navale sans dire un mot des avantages énormes que comporte l'exclusion du Service naval de tout esprit de parti politique.

L'organisation sous laquelle la Marine royale est administrée par un conseil de l'Amirauté a résisté à l'épreuve du temps et a effectivement servi de modèle, dans ses principes généraux, à l'organisation actuelle du War Office d'Angleterre.

Bien que certaines modifications aient été apportées au cours de la guerre dans la gestion des affaires de l'Amirauté, les événements de la dernière guerre ont aussi démontré la base principale sur laquelle repose principalement son organisation. Ces modifications visaient surtout à créer une ligne de démarcation entre la conduite des opérations et ce qui se rattache à l'administration et à l'approvisionnement; et bien qu'à cet égard c'était là un retour vers le système en vogue pendant les guerres de Napoléon, ces changements avaient pour but de parer aux aspects répréhensibles qui s'étaient révélés dans ce système.

2. L'organisation du Conseil de l'Amirauté repose sur certains principes que l'on peut résumer comme suit :

- a. La prédominance de contrôle civil exercé en dernier ressort par le Parlement.
Dans la pratique, ce contrôle du Parlement se limite ordinairement aux questions de programme général et de finances, et règle générale, il y a lieu de condamner toute ingérence de la part du Parlement dans les détails d'administration navale.
 - b. La responsabilité du premier lord de l'Amirauté.
 - c. La présence, dans le Conseil, d'officiers de marine de haute réputation et possédant l'expérience des mers qui jouissent de la confiance absolue des services maritimes. C'est là une condition essentielle à la discipline et au bien-être des officiers et des marins du service.
 - d. L'attribution, par le premier lord, à chaque membre du conseil, de certaines fonctions bien définies et pour l'accomplissement desquelles ils sont responsables vis-à-vis du conseil général.
 - e. Les membres du Conseil, étant collègues, les uns des autres, jouissent de pouvoirs égaux et sont responsables au même degré. Le premier lord occupe le rang de *primus inter pares*.
 - f. Avant de donner force de loi à toute ordonnance, il faut l'autorisation de deux membres du Conseil.
3. L'article 10 de la Loi du Service naval du Canada se lit comme suit :

"Le Gouverneur en conseil peut nommer un Conseil de la Marine pour conseiller le Ministre sur toutes choses se rapportant aux affaires navales, que ce dernier lui soumet.

2. La composition, la procédure et les pouvoirs du conseil seront tels que prescrits.

L'expérience ayant amplement démontré le succès du système de conseil pour l'administration navale, on recommande la création d'un Conseil de Marine du Canada, lequel conseil, soumis à la direction du Ministre, serait chargé de l'administra-

10 GEORGE V, A. 1920

tion de tout ce qui se rattache à la marine royale du Canada. Dans de pareilles conditions, le conseil agirait comme corps et ses ordonnances seraient rendues sous le seing de son secrétaire. Ce système de conseil existe déjà en Canada, tel le conseil de la Milice, bien que ce dernier ne soit peut-être pas constitué exactement de la manière recommandée ci-dessus.

4. Dans tout système d'administration par conseil, composé en partie de civils et en partie d'officiers de marins qui représentent l'opinion technique au point de vue naval, le succès est nécessairement déterminé (surtout en temps de guerre) par la mesure dans laquelle les questions d'ordre technique sont laissées aux experts, alors que le Ministre conserve la direction dans le domaine parlementaire. L'organisation, telle que proposée ci-dessus, rangerait la marine royale du Canada sous la direction définitive de l'autorité civile comme la chose existe dans le cas de la marine royale. Le ministre serait responsable vis-à-vis du Parlement, et il a la faculté d'accepter ou de refuser l'une quelconque des propositions que lui soumettent les membres du conseil. Pour assurer le succès de ce mode d'administration, il importe que le Ministre ait une sage conception de ses pouvoirs et de ses attributions, et il en est de même de sa disposition à se ranger de l'avis de ses collègues experts sur des questions d'ordre technique.

A l'Amirauté anglaise, il est survenu de temps à autre des difficultés lorsque le Ministre ne partage pas l'opinion de ses collègues de la marine sur des questions de cette nature. Ces divergences d'opinion sont d'occurrence inévitable et aucune mesure législative ne saurait les prévenir.

Si, de l'avis des lords de l'Amirauté, la question est d'une importance essentielle au plein rendement de l'effort naval, et que l'on ne tienne pas compte de leurs vues, il ne leur reste qu'à donner leur démission. Il n'est pas encore arrivé que les lords de l'Amirauté en soient venus à cette mesure extrême; toutefois, il s'est présenté des cas où des membres de la section navale du Conseil ont donné à entendre qu'ils se verraient dans l'obligation de démissionner si l'on persistait dans une certaine ligne de conduite.

Lorsque les choses en sont rendues à pareille impasse, il semble opportun de mettre le premier ministre au courant de tous les faits: pour le Canada, où une nouvelle organisation navale est à l'étude, le Chef de l'état-major naval devrait, en pareilles circonstances, être autorisé à soumettre au premier ministre un exposé de l'affaire telle que l'entendent les membres de la section navale du Conseil.

5. La force numérique du Conseil naval du Canada doit nécessairement être déterminée par l'importance de la force navale canadienne, mais quel que soit cet effectif, le principe devrait être le même. Le Conseil devrait se composer des membres choisis dans la marine et parmi les civils, et le ministre, ou en son absence, le chef de l'organisation de l'état-major de la marine, fait fonctions de président du conseil, comme à l'Amirauté anglaise. Dans le cas d'une marine peu considérable, un membre de cette dernière pourrait suffire, mais si le Canada possède une marine composée de croiseurs légers, de sous-marins et de torpilleurs, il faut deux membres de la marine, et le conseil que l'on recommande se compose comme suit:

Le Ministre.—Direction générale des affaires: questions de programme à suivre; finances.

Premier membre naval et chef de l'état-major de la marine.—Préparatifs de guerre, suffisance de combat de la flotte, mouvements des navires, et questions qui tombent sous le chef des "opérations".

Deuxième membre naval.—A la direction du personnel de l'instruction, et de la discipline. Ainsi que des questions de construction et de génie, administration des arsenaux maritimes, du matériel, etc.

Un membre civil et préposé aux finances.—A la direction des travaux et des finances. Il peut être jugé à propos de nommer un député du parlement afin de compter sur le maintien de relations étroites entre le Parlement et le

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

Conseil de la Marine sur les questions d'ordre financier, ou sur d'autres questions qui peuvent se présenter, comme celles qui se rattachent à la main-d'œuvre, etc.

6. Il devrait aussi y avoir un secrétaire, qui ne fait pas partie du conseil. Pour les quelques premières années du moins, tant que le ministère n'aura pas acquis de l'expérience, il est fort à propos que le secrétaire du conseil naval soit un officier de marine de grande expérience comme secrétaire. C'est en supposant qu'il en sera ainsi que l'on a dressé la liste des fonctions du secrétaire. Il est également fort à propos que le ministre s'associe à titre d'adjoint naval un officier de la branche militaire. A raison des changements survenus du fait de la guerre dans les théories navales, la présence dans le conseil et aux départements d'officiers qui ont servi dans la marine active au cours de la guerre, offre un avantage manifeste.

7. Le premier membre naval et chef d'état-major naval devrait être un officier général de la marine, ou un capitaine de vaisseau qui a été promu au grade de commodore de première classe. Le deuxième membre naval devrait être un capitaine de vaisseau. L'adjoint naval du Ministre devrait être un officier de la branche militaire du grade de commandant au moins.

8. Il faudrait s'assurer auprès de l'Amirauté des services d'un officier de marine de la branche militaire, avec l'expérience de la guerre, pour agir en qualité d'agent de liaison. Etant donné que ces travaux ne sauraient absorber tout le temps d'un officier, il serait moins coûteux d'avoir un même officier pour représenter tous les Dominions. Sur des questions de détail, l'agent de liaison serait autorisé à communiquer directement avec le Conseil de la marine canadienne. Il serait essentiel qu'il visite le Canada avant d'entrer en fonctions.

9. L'autorité du Conseil de marine canadienne se trouverait ainsi accentuée, et il existerait alors un signe de cette autorité, s'il lui était accordé, de l'assentiment du Conseil de l'Amirauté, quelque drapeau distinctif correspondant à celui du Conseil de l'Amirauté; ce drapeau ne serait arboré que lorsque le Conseil de la Marine est représenté dans un port ou à bord d'un navire par deux membres, dont l'un doit être un membre naval remplissant une fonction administrative. Il est en outre suggéré que ce drapeau doive être l'objet d'une salve de 19 coups de canons, soit le nombre que comporte la salve dans le cas du Conseil de la Milice.

10. L'organisation actuelle qui préside à l'administration du Service naval du Canada, se trouve indiquée dans le diagramme A. En raison de l'expérience acquise du fait de la guerre, il est recommandé de modifier cette organisation de façon à la placer sous la direction d'un Conseil de la Marine constitué tel qu'exposé plus haut. Les détails des recommandations sont indiqués graphiquement dans le diagramme B. On verra que l'on se propose de faire passer les services de l'Hydrographe en chef et du surintendant des études maréographiques au nombre de ceux qui tombent directement sous l'autorité du *Chef de l'état-major de la marine*. S'il y a moyen, ces deux services devraient être fusionnés, comme la chose existe à l'Amirauté. Le surintendant général des radiotélégraphes se trouve indiqué sous le titre nouveau et mieux approprié de Surintendant général du service radiotélégraphique relevant du chef de l'état major de la marine en ce qui concerne la radiotélégraphie navale et du membre civil pour ce qui est de la radiotélégraphie commerciale.

Le service de protection des pêcheries a été transféré sous la dépendance de l'officier d'état-major général (0), qui, entre autres questions, est saisi des questions de commerce, et naturellement devrait pour cette raison, s'occuper de la protection des pêcheries. Il est présumé qu'advenant la formation d'une marine canadienne, ce dernier service serait confié à des navires de guerre canadiens.

Sous la direction du *Deuxième membre naval* se trouvent groupés trois services importants, un département du personnel et un service de santé.

Une charge indispensable est celle de directeur de l'artillerie, des torpilles et des mines. Ce dernier devrait être un officier-canonnier d'expérience de la branche mili-

10 GEORGE V, A. 1920

taire et du grade de commandant. Son service devrait inclure la surveillance des spécialistes en artillerie, torpilles et posage de mines, une division d'inspection et une division du matériel d'artillerie.

Au début, le directeur du service de santé n'aura besoin que de quelques adjoints pour l'examen des comptes de ce service, la tenue des registres, etc., et il devrait conseiller sur toutes les questions du domaine de la santé. Tant que le service naval du Canada n'aura pas atteint des proportions plus vastes, le médecin en chef de l'hôpital naval pourrait très bien remplir ces fonctions.

Le projet comporte aussi les deux charges distinctes de surintendants du génie naval et de la construction navale. Dans le premier de ces postes, le titulaire devrait être un officier de génie maritime du grade de commandant; le deuxième poste devrait être confié à un constructeur du corps royal de constructeurs navals.

Le surintendant du personnel devrait être un officier de la branche militaire du même grade.

Du *Membre civil et préposé aux finances*, qui a en outre la responsabilité des travaux, relèveraient le surintendant des comptes, et le surintendant du service de sauvetage. Pour des raisons mentionnées plus loin, il est recommandé de transférer la surintendance des pêcheries au ministère de la Marine. Il serait avantageux de transférer sous quelque autre ministère le service de sauvetage à titre d'élément distinct du service naval. Advenant le cas où on le maintiendrait ainsi, le mieux sera de le mettre sous la direction du membre civil et préposé aux finances, tel que l'indique le diagramme B.

11. Les officiers d'état-major sont portés comme devant être les chefs de deux divisions, agissant sous l'autorité du chef de l'état-major de la marine en vue de coopérer aux travaux du personnel naval repartis de la manière indiquée. Comme on peut le voir par le diagramme B, les attributions d'une de ces divisions comprennent la protection du commerce et des pêcheries. Cette disposition est motivée par les raisons qui suivent: la vaste expérience acquise en Angleterre pendant les quatre années de guerre, relativement à la direction de la marine, du service des navires marchands et du service des pêcheries, a conduit, en définitive aux arrangements suivants:

Une division de l'état-major de l'Amirauté, désignée sous le nom de *Division des mouvements des navires marchands*, surveillait les départs de tous les navires marchands, et coopérait très étroitement avec un *Ministère de la marine marchande*, où des experts en marine marchande recueillaient tous les renseignements possibles au sujet des cargaisons, des postes de mouillage dans les ports, etc. Des navires étaient désignés pour certains ports où leurs cargaisons pouvaient être manutentionnées, entreposées ou distribuées avec diligence.

Une *section des convois* de la division des mouvements des navires marchands organisait et dirigeait toutes les escortes.

Une *division du commerce* de l'état-major naval de l'Amirauté prenait les mesures nécessaires pour l'armement et l'équipement de guerre de navires de commerce, l'instruction des capitaines, des officiers et des hommes en tactique navale, et leur donnait des ordres militaires en détails.

En définitive la construction de navires marchands a été réalisée par un *Directeur général de la construction des navires de commerce*, qui conduisait ses opérations en coopération étroite avec le Conseil de l'Amirauté.

Transports.—On sait que pendant une certaine période de la guerre les arrangements concernant le transport des troupes étaient confiés aux autorités militaires du Canada, mais étant donné que la direction de toute la marine britannique en temps de guerre doit relever de l'Amirauté ou du Contrôleur des navires agissant de concert avec cette dernière, il faut que les mesures relatives au transport des troupes soient entre les mêmes mains. La même raison vaut pour le Canada.

Pêcheries.—A mesure que la guerre se prolongeait, les territoires de pêche d'une sécurité raisonnable se sont faits de plus en plus restreints, et même dans les zones libres il a fallu protéger les embarcations de pêche. En même temps, le public consta-

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

tait, avec ressentiment, que les pêcheurs qui ne s'étaient pas engagés dans les forces navales auxiliaires réalisaient des bénéfices abusifs, et l'Amirauté trancha la question en assumant la direction des pêcheries, en organisant les flottes, en indiquant aux pêcheurs les endroits où ils pouvaient pêcher et en leur accordant la protection voulue.

12. A la suite de l'expérience de la guerre, il est recommandé tout en devant accorder la plus grande liberté au commerce sur mer et aux pêcheries en temps de paix, d'avoir une organisation consultative qui aurait pour objet de diriger les opérations du commerce dans les voies les plus propres à favoriser le développement de tout le pays. Cet organisme pourrait fort bien, en temps de guerre, devenir un corps délibérant plutôt que consultatif, et ce semblerait être l'organisation la mieux désignée pour assumer la direction, par des experts du commerce, de la marine marchande, en collaboration avec l'état-major naval.

13. Il y a, en outre, lieu de voir à ce qu'en temps de paix le personnel de la marine marchande soit suffisamment instruit dans l'art de la guerre navale pour lui permettre de coopérer avec la marine militaire en temps de guerre.

Des relations étroites avec la Marine sont aussi de nature à stimuler le recrutement dans les rangs des marins et des pêcheurs qui, par ces moyens, se rendraient mieux compte de ce que comporte le service dans la réserve.

A l'heure actuelle, la marine canadienne, la marine marchande et les pêcheries, services de très faibles proportions, se trouvent sous la direction d'un même ministre. Cette responsabilité d'un seul homme tend assurément à simplifier la coopération des professions maritimes entre elles. D'un autre côté, il y a lieu de supposer qu'avec l'expansion, tant de la marine royale canadienne que de la marine marchande du Canada, un seul ministre ne pourra suffire à ces deux charges, et il en sera d'autant plus ainsi pendant que l'organisation navale sera en voie de formation. Les débuts d'une marine royale canadienne sont à ce point gros de conséquences qu'il est de la plus haute importance que le ministre se consacre entièrement aux affaires navales à l'exclusion de toute autre chose. Il sera obligé de conférer fort souvent avec les membres navals du Conseil, de même qu'avec les officiers des différents services. Par conséquent, il est fortement recommandé que le ministre des Affaires navales occupe cette charge seule, et que la direction de la marine et des pêcheries soit confiée à un autre ministre.

Il peut être pris des arrangements, et la chose devrait se faire, pour établir une harmonie étroite entre les propriétaires de navires et l'état-major naval, et le programme d'examen pour certificats de capitaines et de seconds pourraient comprendre des notions élémentaires sur l'art de la guerre navale en ce qui concerne la conduite des navires marchands en temps de guerre.

14. Quant aux pêcheries, tout le monde souhaite le développement et l'inauguration de procédés modernes, et l'état-major devrait aider semblablement d'après un programme qui viserait à la construction de navires aussi convenables que possible aux fins de la guerre navale, sans cependant nuire en rien à l'emploi régulier de ces navires.

15. Résumées, les conclusions portent que:—

(a) Il est fort à souhaiter qu'il y ait un ministre de la Marine responsable seulement de ce service.

(b) Advenant qu'il en soit ainsi, on recommande que toutes les autres affaires maritimes soient conduites par un autre ministre dont le titre serait, par exemple, "ministre de la marine et des pêcheries."

(c) Il est proposé qu'un comité de la marine marchande, composé de représentants des propriétaires, des établissements de pêche, du ministère de la Marine et de l'état-major naval, se réunisse périodiquement pour étudier les questions qui ont trait à l'expansion, en général, des ressources maritimes. En temps de paix, ce comité n'aurait que des attributions d'un caractère consultatif, mais en temps de guerre il pourrait assumer la direction des navires marchands, et son président ferait fonctions de Contrôleur des navires marchands.

10 GEORGE V, A. 1920

(d) Un membre ou une division de l'état-major naval devrait s'occuper des questions se rattachant au commerce et aux pêcheries, ainsi que de l'instruction militaire et du service de construction qu'elles entraînent.

(e) Lorsqu'une guerre se déclarerait, en sus du comité de la marine marchande qui possède les mêmes attributions et dont les fonctions sont les mêmes que celles du ministère de la Marine marchande au cours de la dernière guerre, l'état-major naval dont il est question dans l'alinéa (d) devrait s'acquitter des fonctions de la division du Commerce.

De cette manière les organisations déjà en existence seraient en mesure d'assurer leurs devoirs de temps de guerre sans inconvénient et sans perte de temps.

(f) Les mesures à prendre pour renforcer les coques des navires marchands et des navires de pêche de façon à y installer des armes défensives, seraient du ressort de ce comité de la marine marchande, et les réquisitions pour l'armement qui aurait été approuvé seraient adressées au directeur de l'artillerie navale.

(g) Les aptitudes exigées pour la délivrance du certificat aux officiers du service marchand devraient comporter des notions sur l'art de la guerre navale.

(h) Il faudrait encourager la conception de plans de navires de pêche de façon à pouvoir, dans la mesure où la chose se concilierait avec le service ordinaire de ces navires, s'en servir à titre de navires auxiliaires des forces navales en temps de guerre.

On trouvera à la fin du présent chapitre la distribution des affaires du Conseil telles que recommandées.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

DIAGRAMME «A»

ORGANISATION ACTUELLE.

*(Sans conseil naval.)*Le ministre du Service naval et de
la Marine et des Pêcheries.

Le sous-ministre du Service naval.

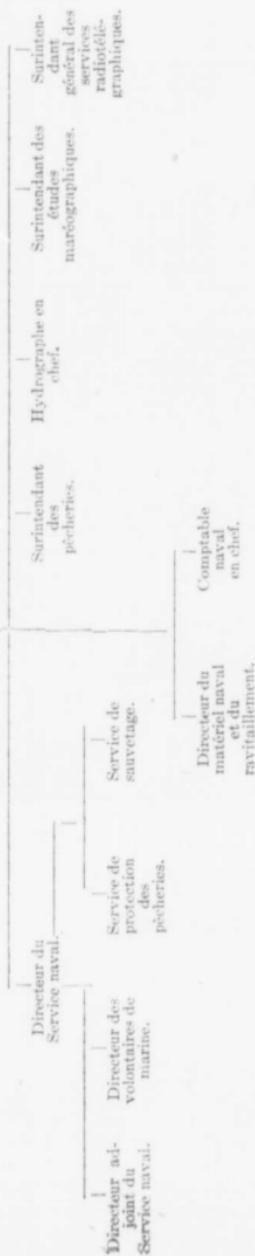
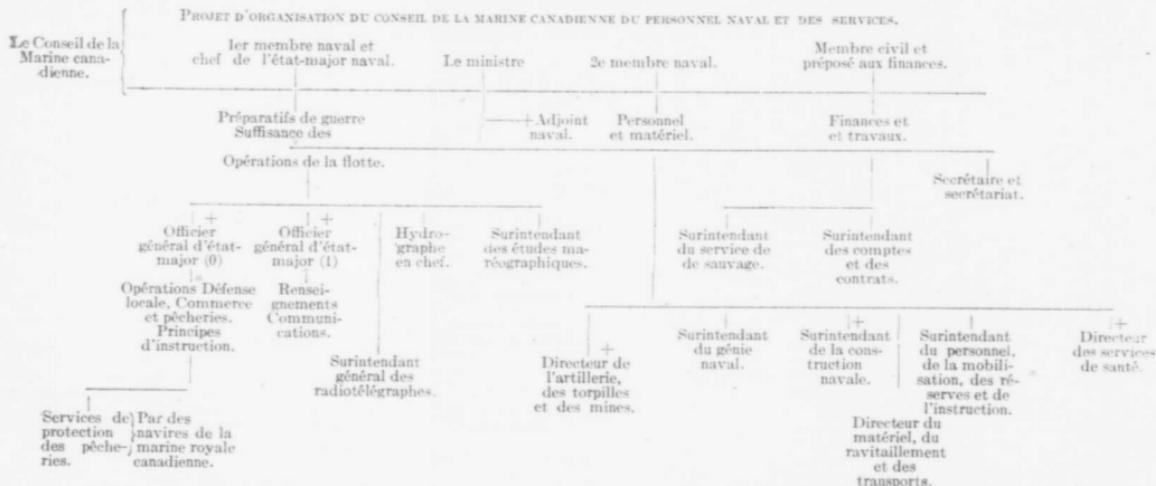


DIAGRAMME "B"



NOTE 1.—Les postes indiqués par une croix sont les seuls postes de fonctionnaires en chef supplémentaires.

NOTE 2.—Le Directeur de l'artillerie, des torpilles et des mines devra conseiller le chef de l'état-major naval sur les principes d'instruction au sujet des pièces d'artilleries, torpilles et mines, ainsi que sur les principes qui régissent l'emploi d'un matériel de ces armes. Le service devra comprendre des spécialistes dans ces branches, une division d'inspection et une division du matériel d'artillerie.

NOTE 3.—On devrait demander au Conseil de l'aéronautique de prêter un officier aviateur d'expérience dans le service naval aérien au Conseil de la Marine canadienne qui conseillerait le premier membre naval sur les questions d'aviation et qui agirait en qualité d'agent de liaison.

NOTE 4.—Le surintendant général de radiotélégraphes relèvera du chef de l'état-major naval à l'égard de la radiotélégraphie navale et du membre civil à l'égard de la radiotélégraphie commerciale.

NOTE 5.—Depuis la préparation du diagramme A, un sous-ministre adjoint a été nommé.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

16. Lorsqu'il s'agira d'arrêter les fonctions des divers services administratifs de la marine canadienne, il sera à propos d'obtenir de l'Amirauté un rapport complet indiquant l'organisation et la répartition des affaires pour tous les services de cette dernière. Ce rapport serait utile pour établir les arrangements correspondants dans le cas du bureau de la marine canadienne.

17. *Communications entre le Conseil de la marine canadienne et l'Amirauté à Londres.*

En temps de guerre les points essentiels à observer, pour les communications entre l'Amirauté et le Conseil de la marine, et *vice versa*, sont :

1. Le secret.
2. La rapidité.

Et c'est par communication directe que l'on peut le mieux s'assurer de ces deux conditions. Pour toutes les questions du domaine des opérations ou des renseignements ces communications directes sont donc indispensables.

En certaines circonstances, il se peut aussi que des questions de programme soient d'une urgence qui exige des communications directes, mais ces cas se trouveraient aussi vraisemblablement rangés sous le chef d'opérations. Sauf en des circonstances d'ordre exceptionnel, les questions de système devraient être réglées par les procédures officielles ordinaires.

Or, il est recommandé qu'en temps de paix comme en temps de guerre on s'en tienne à l'avenir à la ligne de conduite qui a été maintenue par le passé, c'est-à-dire que la communication directe soit de règle entre le ministère de la marine et l'Amirauté sur toutes les questions, sauf les questions importantes de programme qui devraient être l'objet de procédure par les voies officielles ordinaires.

Afin de tenir Son Excellence le Gouverneur général au courant de la situation navale en général et des questions de programme, l'adjoint naval du ministre, si ce n'est le premier membre naval, devrait lui fournir les renseignements voulus. Ce serait suivre ainsi la coutume qui prévaut en Angleterre.

LE CONSEIL DE LA MARINE DU CANADA.

PROJET DE DISTRIBUTION DES AFFAIRES.

Le Ministre.—Direction générale de toutes les affaires.

Premier membre naval et chef de l'état major naval.—Opérations de guerre et toutes autres affaires du personnel.

Second membre naval.—Personnel et matériel.

Membre civil et préposé aux finances.—Approvisionnement et priorité de la main-d'œuvre et du matériel, ouvrage et contrats, finances.

Secrétaire du Conseil de la Marine.—Avoir la responsabilité et être chargé de l'exécution des détails d'ordre administratif qui peuvent être nécessaires pour donner effet aux décisions ou recommandations du Conseil; et avoir la direction, en général, des écritures se rattachant à son service.

Le Ministre.—

Direction générale et surveillance de toutes les affaires se rattachant à la Marine. Questions d'ordre politique et questions du ressort du Conseil.

Plan d'organisation du bureau de la Marine et distribution du travail.

Promotion des officiers de marine et leur destitution. Décorations et récompenses.

Nomination d'officiers du grade de capitaine de vaisseau.

Nomination d'aumôniers de la marine et leur inscription.

Nominations civiles et promotions.

10 GEORGE V, A. 1920

Premier membre naval et chef de l'état-major naval.—Toutes les grandes questions de programme naval et de guerre navale. Organisation, distribution, combat, suffisance, au sujet de l'état de la flotte, et degré de préparation à la guerre.

Organisation en détail et direction générale des travaux de l'état-major naval.
Direction générale des opérations militaires.

Examen du programme stratégique et des projets du même ordre se rattachant à ces opérations.

Conseiller sur les nominations d'officiers du grade de capitaine.

Nomination d'officiers commandants.

Les principes régissant l'éducation et l'enseignement technique des officiers et des hommes de la flotte.

Questions quant aux dates de ravitaillement et de réparations des navires lorsque ces derniers peuvent effectuer des opérations importantes et des manœuvres à l'état de projet (de concert avec le deuxième membre naval).

Questions d'aviation qui portent sur la guerre navale.

Questions de transport et de commerce, seulement celles qui touchent aux opérations et mouvements de grande importance; le personnel militaire devrait tenir une liste complète des navires marchands qui se trouvent dans les eaux canadiennes et qui pourraient servir en temps de guerre.

Les convois et les escortes de navires marchands, les mouvements des navires marchands en tant qu'ils intéressent les mesures prises pour les convois.

Questions de programme à suivre au sujet de l'armement défensif des navires marchands et des embarcations de pêche.

Routes pour les navires marchands.

Balayage de mines.

Opérations et mouvements de la Patrouille auxiliaire (et des aéronefs qui lui sont adjoints dans ce service), et de tous les navires affectés au service des convois et escortes.

Protection des pêcheries.

Questions se rattachant aux garnisons à l'étranger et aux opérations d'outre-mer. Lettres de procédure reçues du commandant de division; et autres officiers de la marine royale canadienne.

Questions concernant les défenses des côtes et coopération avec les services militaires et aériens.

Renseignements maritimes—leur obtention et emploi pour fins d'opérations navales, et surintendance de la division navale de renseignements.

Communications avec la flotte; programme de radiotélégraphie, signes conventionnels et codes.

Instruction de la marine sur les devoirs des unités de combat et de l'état-major.

Le premier membre naval, en sa qualité de chef de l'état-major naval, est responsable au ministre quant aux ordres à donner à la flotte relativement aux opérations militaires et au mouvement des navires, lesquels ordres peuvent être donnés en son propre nom, à titre de chef de l'état major naval.

La responsabilité quant à ces ordres ne constituerait pas une responsabilité du Conseil comme corps, à moins qu'il n'ait été saisi des questions en jeu. A moins que des ordres concernant les opérations ne résultent d'une décision prise par le Conseil, la responsabilité de leur omission incomberait au chef de l'état-major naval ou au ministre.

En l'absence du chef d'état-major naval, la responsabilité au sujet des opérations retombe automatiquement sur le deuxième membre naval, lequel doit nécessairement être tenu au courant des questions concernant les opérations navales par le chef de l'état-major naval ou tout officier qui supplée ce dernier en son absence.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

*Deuxième membre naval.—**Personnel.*

Armement (*) de la flotte; instruction de la flotte, conformément aux principes approuvés par le Conseil; mesures administratives au sujet des casernes, des établissements d'instruction et d'enseignement. Navires marchands armés pour la défensive; instruction du personnel.

Equipages.

Mobilisation et autres règlements concernant le personnel; et surintendance du service de mobilisation.

Service et nomination d'officiers de toutes branches, y compris les navires auxiliaires (sauf ceux réservés au ministre et premier membre naval).

Fondations de cadets de marine et nominations à la charge de trésorier de ces fondations dans la Marine royale canadienne.

*Réserves.**Hôpitaux.**Discipline.*

Surintendance du bureau chargé des navires auxiliaires.

Solde d'activité, demi-solde; allocations et indemnités, y compris le traitement de table, les questions de prises, la solde de pilotage et de visite, et tous les paiements supplémentaires, dettes d'officiers et hommes, pensions navales, pensions de veuves; moralité, conduite et insignes; caisses d'épargne navale, si elles sont instituées.

Médailles.—Règlements concernant les uniformes.

Quartier d'internement naval et prisons navales. Déserteurs.

Abordages entre navires du gouvernement canadien et navires de particuliers, etc.

Matériel:

Approvisionnement (de façon à répondre aux prescriptions du Conseil) de matériel destiné à la flotte, y compris les navires et leurs machines, canons cuirassés, montures de canons, torpilles, mines, etc., et le matériel et leurs accessoires respectifs ainsi que les installations de mise en bassin.

Conception, fabrication, inspection, réparation et entretien de ce matériel ainsi que les modifications et ajoutés à y apporter.

Il devrait être tenu une liste complète des chantiers de navires marchands de tout le Dominion et de leur rendement possible, tant pour la construction que pour le radoub des navires.

Ordre de priorité des travaux sur les navires et les matériaux destinés au service naval, y compris la construction même et les réparations et modifications, le tout selon des plans définis par le Conseil.

Le choix de navires devant faire du service à titre de croiseurs marchands armés, ou pour les fins de la flotte, conformément aux prescriptions du Conseil; modification et préparation des navires en vue de ce service, et entretien et restauration par la suite.

Inventions ayant trait aux navires et autre matériel, tels que ci-dessus énumérés; décisions quant à leur adaptabilité ou application au service naval.

Surintendance de la construction navale et du service du génie des chantiers maritimes et de la construction des navires, de la production de l'armement, des torpilles, des mines et autres explosifs, d'équipement naval, de génie électrique et des boussoles.

* Armement signifie le recrutement des effectifs autorisés par le Parlement.

1. Il devrait en outre se tenir en relations étroites avec le premier membre naval afin d'être en mesure de le suppléer en tout temps au besoin.

2. Advenant le cas où on adopterait un système de pensions, les documents se rattachant aux pensions navales (officiers) doivent être signifiés au ministre de même qu'au deuxième membre naval.

10 GEORGE V, A. 1920

Surintendance du service du matériel d'artillerie et de torpilles. Distribution du matériel d'artillerie, de torpilles et de posage des mines, etc.

Administration des chantiers maritimes, y compris les questions ouvrières et les provisions des commis aux arsenaux (sauf ceux qui relèvent du membre civil et proposé aux finances).

Toutes questions qui se rattachent au service du transport, y compris les navires auxiliaires loués pour l'approvisionnement des services, sauf ceux qui se trouvent sous la dépendance du premier membre naval (Passages.)

Surintendance du matériel naval de la fourniture du charbon à la flotte, du matériel du service de santé, et des services de ravitaillement.

Questions se rattachant aux parts de prises et réclamations de deniers pour sauvetage de matériel naval.

Établissements d'état-major naval—toutes les questions qui s'y rattachent (sauf celles réservées au ministre et au premier membre naval).

Membre civil et chargé des finances.—

Travaux et édifices, y compris les achats de terrain, de matériaux, d'emplacements, et les baux. Mesures à prendre pour l'emmagasinage des mines, torpilles et d'autre sorte, tel que déquies par le deuxième membre naval.

Achat de matériel et approvisionnement pour le service du bureau de la marine et toutes affaires à l'entreprise s'y rattachant.

Surintendance du département des contrats.

NOTE.—Tout en étant responsable des affaires du bureau de la marine concernant les contrats en général, le membre civil devrait se tenir en relation immédiate avec le deuxième membre naval au sujet de tous les contrats importants qui ont trait à la production des matériaux dont la responsabilité incombe à ce dernier.

Affaires de la radiotélégraphie commerciale.

Négociations au sujet des différends industriels.

Finances, prévisions budgétaires, dépenses et comptes, ainsi que les projets relatifs à de nouvelles dépenses ou à des déboursés extraordinaires en général.

NOTE.—La solde, les allocations et les pensions d'officiers et d'hommes sont du domaine du deuxième membre naval.

Vente de navires et de matériel.

Comptes de dépenses des chantiers maritimes.

Acquittement du prix de location des navires.

Fonds de charité, allocations de commisération, souscriptions, etc., en allocations aux ministres de religion et subvention pour venir en aide aux églises et aux écoles.

Département de l'auditeur général—question s'y rattachant.

Établissement de personnel civil (sauf ceux réservés au ministre), y compris la classification, la nomination, la promotion, la solde, les allocations et les pensions.

Secrétaire.

Organisation générale du bureau.

Discipline du personnel des écritures des divers départements du bureau de la marine.

Recommandations pour nominations et promotions du personnel civil du bureau de la marine.

Procédure du bureau de la Marine.

Correspondance.

NOTE.—Le secrétaire devrait disposer des documents de routine, tels que définis ci-dessous :

(a) Les documents qui exigent des mesures immédiates ou qui doivent être soumis sans tarder afin de les compléter suffisamment pour la décision du Conseil.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

(b) Ceux qui ne comportent pas de principe nouveau, ni créent un précédent, et qui ne donnent pas lieu non plus à une dépense que ne prévoient pas les règlements en vigueur.

(c) Ceux qui ne suscitent pas un point de discipline, ou n'affectent en rien les mouvements d'un navire ou les ordres qui lui sont donnés.

NOTES:—

1. Il devrait être entendu que, dans toute affaire importante, les autres membres du Conseil et le secrétaire devraient toujours consulter le chef de l'état-major naval, mais chaque membre du Conseil communiquerait directement avec le ministre.

2. Les procédures des conseils de guerre devraient spécialement être sujettes à révision par le second membre naval, et être référées aux autres membres du conseil, le cas échéant.

3. Toutes les commissions d'officiers de marine devraient être signées par deux membres du Conseil de la Marine avant d'être soumises à la signature du Gouverneur général.

Affaires du Conseil.—

Le ministre statuerait sur les affaires dont le Conseil en général serait saisi, mais lorsqu'un des membres du Conseil désire aussi qu'une question soit soumise, il en référerait au ministre pour la faire inscrire à l'ordre du jour.

Toutefois, il convient de ne pas oublier que le but des réunions du conseil est, autant que possible, de faire en sorte que, non seulement les questions importantes inhérentes au programme naval, mais aussi toutes les questions d'intérêt général, notamment celles qui ont une portée matérielle sur les traditions, les privilèges et le bien-être de la marine royale canadienne, soient soumises au Conseil plénier. Par conséquent, les membres du Conseil devraient se faire un devoir de faire inscrire toutes les questions de cette nature à l'agenda, ce devoir incombant avant tout au membre dans le domaine duquel se range cette question. Advenant le cas où ce dernier omettrait de s'acquitter de ce devoir, un membre quelconque du Conseil s'en chargerait après avoir notifié le premier de son intention.

Afin de faciliter l'accomplissement de ce devoir aux membres du Conseil, il est mis en circulation une liste hebdomadaire des questions de plus grande importance qui ont leur origine au ministère même, ou qui émanent de la flotte ou d'autres départements. Les décisions rendues d'un jour à l'autre par les membres font aussi l'objet d'une liste hebdomadaire mise en circulation, et ces décisions sont soumises aux réunions du Conseil.

Les questions suivantes devraient toujours être soumises au Conseil :

Prévisions budgétaires de la marine. Les prévisions en questions devraient être signées par tous les membres du Conseil avant d'être soumises au Parlement.

Programmes de construction de navires.

Plans de nouveaux navires et modifications apportées au tonnage des navires.

Modifications aux règlements généraux, et toutes les ordonnances importantes de nature législative.

Tous les officiers de marine; destitutions ou libérations; mise à la retraite pour raisons d'inaptitudes à rester davantage dans le service ou pour inconvénience; démissions, réintégration et refus de réintégration, décision quant au chômage; changements dans les dates de naissances.

Les questions suivantes devraient être présentées au ministre par les membres respectifs surintendants pour inscription à l'agenda du Conseil :

Questions de nature à influencer sérieusement sur les effectifs de la flotte; les effectifs de recrues à lever dans un délai spécifié; ou la situation générale relativement à la solde ou au service du personnel de la marine.

10 GEORGE V, A. 1920

Les propositions importantes pour la fourniture de nouveau matériel et les questions de nature à influer sensiblement sur la marche des travaux concernant le matériel destiné au service naval, y compris les réparations.

Les projets importants en vue de l'adoption de nouveaux types ou nouvelles descriptions de matériel d'artillerie ou autre et les questions de nature à influer sérieusement sur la fourniture ou l'emmagasinage des quantités nécessaires de pièces d'artillerie, de houille, d'huile et d'autre matériel indispensable.

Toutes questions ayant trait à de nouveaux ouvrages considérables, ou qui peuvent influer sensiblement sur la marche de gros ouvrages déjà approuvés.

Il sera en outre fourni périodiquement au Conseil des relevés statistiques nécessaires concernant:—

(a) L'armement.

(b) La marche de la construction des navires de guerre, de la fourniture des aéronefs du service naval, et d'autres matériel et service importants.

(c) Les exigences et les stocks disponibles en pièces de cañon, affûts de canons, munitions, mines, torpilles, houille, huile et autre matériel essentiel, et les autres rapports qui, de temps à autre, sont jugés nécessaires pour se tenir au courant de l'état de la marine relativement aux services d'entretien.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

CHAPITRE III

PERSONNEL.

Il est fort important que les rapports les plus étroits existent entre la Marine royale canadienne et la Marine royale. Les navires devraient être de types semblables et quant au personnel, il doit être animé des mêmes motifs, instruit selon des procédés identiques, imbu des mêmes traditions, soumis à une discipline pour ainsi dire commune et viser à un même degré supérieur de compétence.

2. Bien qu'en temps de guerre le plan général des opérations de campagne doive nécessairement être dirigé par une autorité centrale, il peut cependant être à propos de déléguer les autorités locales pour l'exécution d'une partie de ce plan, surtout de cette partie qui a trait aux opérations dans les eaux très éloignées, à cause des retards qu'occasionne la communication des renseignements et des ordres. De là la nécessité d'avoir une organisation d'état-major efficace au quartier général fédéral. On ne saurait en arriver à une coopération intelligente à cet égard qu'en adoptant des principes uniformes pour le commandement et le service d'état-major, et en s'entendant bien de part et d'autre sur les besoins de la situation dans le domaine de la tactique et de la stratégie. C'est pourquoi il est à souhaiter que les officiers d'état-major du Canada reçoivent leur formation à l'Ecole d'état-major naval de Greenwich en même temps que les officiers de la Marine royale et des autres Dominions.

La représentation efficace de la Marine royale à l'état-major naval de l'Amirauté sera un facteur important pour l'établissement de cette marine, et le nombre de ceux qui composeront cette représentation serait proportionné à l'importance du service représenté.

3. Durant la dernière guerre, la grande majorité des officiers des navires du Dominion étaient, soit des officiers de la marine royale, ou des officiers qui avaient reçu leur formation dans la marine royale, et cette circonstance a été de nature à rendre aisée toute coopération. Pour l'avenir, il est essentiel que cette coopération soit aussi étroite et le meilleur moyen d'atteindre ce but est d'adopter un système commun d'instruction et de posséder dans un même ordre d'idée, ainsi que de fournir fréquemment aux forces navales de l'Empire des occasions de travailler de concert. A moins de parvenir à pareil résultat, l'efficacité de ces forces se trouvera amoindrie lorsqu'elles auront à servir coopérativement.

Naturellement, lorsqu'une marine royale canadienne sera un fait accompli, le Canada désirera qu'elle soit de la plus grande efficacité possible, quelles que soient ses proportions. De plusieurs navires d'égale puissance et de même tonnage, les mieux dirigés, les mieux exercés et les mieux disciplinés l'emporteront. Les éléments nécessaires à cette fin sont un personnel et un matériel de premier ordre.

4. Pendant un certain nombre d'années à venir la marine royale canadienne devra emprunter la majeure partie de ses officiers à la Marine royale et comme le remplacement de ces derniers par des officiers et des marins inscrits et instruits en Canada s'effectuera graduellement, l'ancien esprit de discipline et de mérite devrait se maintenir sans interruption.

La guerre a amplement démontré la valeur, et de fait, la nécessité absolue, de ce que l'on peut appeler "l'expérience de la flotte". Par cette expression on entend l'expérience acquise par les capitaines et les officiers commandants de tous genres de navires dans la direction des escadres et des navires qui composent une flotte considérable, nuit

et jour, par tous les temps. Cette expérience de la flotte est aussi des plus avantageuses pour les divers officiers spécialistes, tels ceux qui sont attachés à l'artillerie, aux torpilles, au pilotage, aux signaux, à la télégraphie sans fil et aux bâtiments sous-marins, sans compter que le personnel a ainsi l'occasion de s'exercer et de s'instruire dans l'art de la direction des opérations.

5. En établissant le Collège royal naval en 1911 et en commençant l'inscription d'officiers d'après un système semblable à celui en vogue en Angleterre, le Canada a jeté les bases solides d'une pépinière pour la formation d'officiers exécutifs en vue d'une marine future. Le mérite d'une semblable démarche est manifeste si l'on considère que, par ce moyen, le Canada a formé 25 lieutenants, dont l'ancienneté varie jusqu'à 2½ ans, 15 sous-lieutenants et 12 aspirants de marine, et en sus de cela, 46 élèves suivent les cours d'instruction. Le Canada compte en outre 5 lieutenants de génie inscrits directement. En mai 1914, le projet élaboré en 1910 pour la création de la marine royale canadienne n'ayant pas eu de suite, on entama avec l'Amirauté des négociations en vue de transférer à la Marine royale les officiers et les aspirants de marine, la marine canadienne s'engageant à parfaire leur solde dans le sens des mesures prises à ce sujet dans le cas de marine royale canadienne et les officiers promettant de s'engager volontairement dans une marine canadienne, lorsqu'on requerra leurs services. L'Amirauté approuva ces propositions mais, à cause de la déclaration des hostilités, les choses sont restées en suspens. Or, tous ces officiers de marine sont en ce moment de service à bord de navires de la marine royale, mais ils peuvent incessamment être assignés à des navires de la marine royale canadienne.

La situation, dans le cas des officiers des divisions autres que les branches militaires, diffère. Il n'existe aucun système d'inscription dans la division de la comptabilité et la demande d'officiers destinés aux divisions des services de santé, des aumôniers et des instructeurs qui n'exigent pas de formation navale particulière a été déterminée par les besoins du moment.

6. On n'a suivi aucun système défini pour les grades de premier pont. Il avait été décidé en premier lieu de se servir des croiseurs *Niobe* et *Rainbow* à titre de vaisseaux écoles de haute mer pour la formation de matelots et de chauffeurs. Pour l'exercice 1910-11, on s'était proposé d'inscrire au delà de 250 marins et de 350 recrues pour la salle des machines ou divers services. La durée de service devait être de 7 ans à compter de l'âge de dix-huit ans, avec la faculté, moyennant recommandation, de réengagement pour de plus longues périodes variant de 7 ans à 21 ans, à l'expiration desquelles les marins de service devaient avoir droit à la pension.

Toutefois le programme, ainsi qu'exposé ci-dessus, ne fut pas mis à exécution. L'Amirauté autorisa les pensionnaires et les hommes de la réserve de la flotte à s'enrôler dans la Marine royale canadienne et ils furent engagés pour cinq ans. Ces gens ont tous terminé leurs engagements, car pendant la guerre, ils ne s'étaient engagés que pour la durée des hostilités. En raison de l'incertitude de l'heure actuelle au sujet le programme naval de l'avenir, les engagements ne se sont faits que pour une année de service.

L'effectif autorisé en officiers et marins, à l'heure actuelle, est de 500, et les cadres sont au complet.

7. Le recrutement futur d'officiers et marins devra naturellement dépendre du programme naval qu'adoptera le gouvernement du Dominion. Or, bien qu'il ne soit pas dans l'ordre de faire des recommandations de détails, il est jugé nécessaire d'apporter des suggestions sur les principes que comporte l'établissement de règlements pour le personnel de la future marine canadienne. Il n'y a guère lieu d'insister sur l'importance d'un système uniforme de service de commune application à toutes les marines de l'Empire.

OFFICIERS: INSCRIPTION, INSTRUCTION, NOMINATION ET PROMOTION.

8. Il est recommandé que les officiers de la branche militaire soient admis à titre de cadets au Collège Royal Naval du Canada. Les règlements concernant

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

l'inscription et l'instruction, jusqu'au grade de lieutenant, devraient ressembler de près à ceux établis par l'Amirauté. La formule générale de commission fédérale devrait aussi être adoptée pour les raisons avancées par l'Amirauté à la suite de la Conférence impériale de 1911. Tant qu'il n'y aura pas d'établissements convenables d'instruction au Canada, les officiers devraient être envoyés en Angleterre pour y suivre les cours nécessaires d'artillerie, de torpilles, etc. Un certain nombre d'officiers devraient être choisis pour qu'ils se spécialisent en artillerie, torpilles, manœuvre, génie, signaux radiotélégraphie, ainsi que dans les autres branches susceptibles d'être créées à l'avenir. Il est aussi de la plus haute importance que le degré type des aptitudes requises dans les diverses branches soit le même que celui de la marine royale.

Les exigences de la Défense navale Impériale demandent l'uniformité du système d'entraînement de l'état-major pour toutes les marines de l'Empire, et, de ce fait, il est essentiel de faire un choix judicieux d'officiers que l'on enverra suivre un cours d'entraînement au Collège d'état-major naval de Greenwich.

La question d'admission et d'entraînement d'officiers du génie en est une qui demande qu'on s'y arrête davantage. Le cours que l'on recommande est celui qu'a adopté l'Amirauté après nombre d'années d'étude et que l'on a récemment soumis à une révision (Appendice X, Addenda 1918, Règlements Royaux et instructions de Dartmouth), savoir: entrée commune aux Collèges Navals Royaux d'Osborne et de Dartmouth et la spécialisation à certaines époques du service. Advenant que cette méthode ne réussisse pas à amener suffisamment de volontaires dans le corps du génie, il ne restera qu'à recourir à la méthode d'entrée directe et de diriger les officiers sur le Collège de Keyham à Davenport pour y subir un entraînement.

9. On a recommandé ci-haut de voir à ce que le système d'entrée et d'entraînement des officiers de la division militaire jusqu'au rang de lieutenant se fasse étroitement sur un système uniforme commun à la marine Royale, et, s'il était possible, commun aux diverses marines de l'Empire. Il ne peut y avoir sur ce sujet que peu de controverse. C'est alors que les officiers ont complété leurs cours respectifs et ont été versés dans le service que surgit la question importante de savoir quelle est la meilleure méthode de développer leurs aptitudes en leur procurant l'occasion d'acquérir une expérience de tout premier ordre. Quand le service dont font partie les officiers comporte des proportions suffisantes pour leur permettre d'obtenir l'expérience nécessaire pour se qualifier à un commandement plus élevé, la clef se trouve aux mains des officiers mêmes; cependant, dans le cas d'une marine de peu d'importance, il est de la nature même des choses qu'il ne soit pas aussi facile à un officier de se maintenir dans tous ses moyens et qu'il lui soit même impossible d'acquérir une expérience consommée.

Il est donc essentiel, et pour des raisons de compétence et pour l'avenir même des officiers en cause, de s'assurer les moyens de fournir aux officiers d'une marine restreinte l'occasion d'obtenir une expérience consommée.

10. Le plus sûr moyen d'y arriver, serait de faire figurer tous les officiers de la division militaire de toutes les marines de l'Empire sur une liste générale qui servirait de point de départ à leur promotion aux rangs de commandant et de capitaine par voie de sélection, comme la chose se pratique de nos jours au sein de la Marine Royale. De cette façon, les officiers de la marine de chaque Dominion de l'Empire se trouveraient à servir une certaine partie du temps sur les vaisseaux de la marine Royale, acquérant de ce fait une mentalité uniforme et s'enrichissant de connaissances que peut seul procurer le séjour sur une flotte considérable. En même temps, certains officiers de la marine Royale serviraient une partie du temps dans les diverses marines des Dominions, élargissant de ce fait leurs connaissances sur l'Empire, connaissances si nécessaires pour les fins du plan de défense navale impériale.

Les raisons qui militent en faveur d'une liste générale sont que:

- (a) Elle assurera un niveau supérieur uniforme de connaissances de savoir-faire et de compétence.

10 GEORGE V, A. 1920

(b) Elle assurera chances égales d'avancement, ou, autrement dit, elle fera en sorte que les officiers les plus qualifiés de tout l'Empire auront accès aux postes les plus importants.

(c) Elle facilitera la solution du problème de promotion dans les grades supérieurs.

Quelques-unes des raisons que l'on peut avancer contre une liste générale sont :

(d) Opposition possible des Dominions à ce procédé.

(e) Disparité de la solde pour les diverses marines.

11. La création d'une liste générale entraînerait un certain ordre de choses relatif aux promotions et aux nominations.

La promotion d'officiers figurant sur une liste générale écherrait nécessairement au Bureau de l'amirauté qui s'appuierait sur les états de service, les Dominions faisant leurs recommandations tout comme font actuellement les commandants en chef des stations étrangères. La désignation des rangs de la Liste générale devrait être faite de temps à autre par les soins de l'Amirauté en accord avec les Bureaux navals des Dominions.

Il est essentiel que le pourcentage des promotions obtenues sur les vaisseaux des Dominions égale celui des flottes et établissements de la marine Royale, pourvu toujours que le niveau de compétence soit maintenu égal partout.

La nomination des commandants d'escadre et des capitaines serait laissée à l'amirauté, et celle des commandants et officiers d'un grade moins élevé, aux bureaux de marine respectifs travaillant conjointement avec l'amirauté.

Un attribut nécessaire de la Liste générale se trouverait dans la liaison étroite entre l'amirauté et les bureaux de la marine respectifs.

12. Si l'on passe en revue les raisons pour et contre l'idée d'une liste générale, on se rend compte que la balance penche en sa faveur.

L'alternative relative à la liste générale comporte :—

(i) Etablir une liste commune des officiers après avoir disposé du rang de commandant en second ou de commandant.

Cette disposition aurait sans aucun doute pour effet d'amoinrir les objections que l'on pourrait soulever et donnerait assez de satisfaction.

(ii) Garder des listes séparées pour chaque Dominion, tout en s'efforçant d'assurer aux officiers des Dominions l'expérience obtenue sur les grandes flottes en ayant recours à un système libéral de permutation avec la marine Royale.

La grande difficulté que comporte cette permutation réside dans l'obtention d'officiers compétents de la marine Royale pour remplacer les officiers des Dominions. Si le nom de tous les officiers se trouvait sur une liste unique, le meilleur sujet pourrait être découvert par la liste des noms, alors que l'existence d'une liste séparée exigerait l'appel de volontaires. Une fois cette méthode établie, la liste se trouve de ce fait ouverte aux officiers qui peuvent trouver trop onéreuse l'activité de service sur la marine Royale et désirent adoucir la sévérité de leurs fonctions, ou qui n'entrevoient pas de chances d'avancement dans la marine Royale.

Au fait de cette situation, les officiers compétents pourraient hésiter à faire parvenir leurs noms, de crainte que les autorités n'attribuent à leur geste semblable motif.

Il est naturellement essentiel que les officiers de la marine Royale servant dans la marine d'un Dominion quelconque soient assurés de chances égales, de traitements et de la considération équivalents à ce qu'ils recevaient chez eux.

Qualités requises pour l'avancement en vertu de la liste séparée.—

13. Si l'on conserve les listes séparées nous sommes d'avis qu'il conviendrait d'établir certaines conditions d'avancement afin d'assurer l'uniformité du niveau de capa-

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

cité dans les rangs les plus élevés des marines de l'empire. Nous recommandons les suivants :

(a) Qualités requises pour le rang de lieutenants spécialistes.—Les lieutenants qui désirent se spécialiser dans l'artillerie, le torpillage, les signaux ou le service des sous-marins, et qui sont pourvus de la recommandation de leurs officiers commandants, et choisis, devraient être requis de faire un service une année entière comme officier de quart sur un vaisseau de la marine Royale.

(b) Pour permettre aux commandants en second, hors les spécialistes, comme ci-dessus, d'avoir droit à l'avancement, on devrait exiger d'eux de servir deux ans sur un vaisseau de la marine Royale alternativement en qualité de lieutenants et de commandants en second.

(c) Pour permettre aux capitaines d'avoir droit à être promus capitaines de vaisseaux, on devrait exiger de ces derniers qu'ils servent en qualité de commandants sur l'un des vaisseaux de Sa Majesté dans la marine Royale pendant une période de deux ans.

(d) Nous jugeons essentiel que l'âge et la période de mise en disponibilité pour fins de retraite soient les mêmes que ce à quoi sont soumis les officiers de la marine Royale. Et ici il est nécessaire d'appuyer sur ce qu'en étant promu au grade de capitaines, les officiers sont placés sur la liste de retraite, à moins qu'ils ne soient jugés capables de commander une escadre.

Officiers de la comptabilité.—

14. On recommande de voir à ce que les officiers de la comptabilité soient soumis aux mêmes règlements que ceux de la marine Royale. Il sera nécessaire de remanier le programme d'examen sur l'instruction afin de faire correspondre avec le programme de l'instruction scolaire au Canada.

Officiers médecins.—

15. Les dispositions relatives aux membres de la division médicale diffèrent de celles des autres divisions en ce que les médecins reçoivent leur formation professionnelle avant d'entrer dans le service. Or, il devient difficile de leur fournir assez d'occasions dans le service de conserver leur compétence, et de ce fait il n'est pas opportun de créer une liste générale pour les médecins du bord. Pour une marine considérable cet état de choses trouve un palliatif relatif en ce qu'il existe alors nombre de grands hôpitaux navals dont le personnel se compose d'officiers de marine; mais dans une marine de peu d'importance la chose ne se rencontre pas. Un service de peu de durée semble être la meilleure politique à suivre dans les circonstances, et s'il devient impossible de recruter par cette voie des médecins anciens dans le service, il faudrait avoir recours à la marine Royale.

Aumôniers.—

16. Vu l'absence d'une Eglise reconnue par l'Etat en Canada, la question de la nomination des aumôniers est ardue. L'aménagement à bord ne permet pas la nomination de plus d'un aumônier pour chaque vaisseau.

Instructeurs navals.—

17. Les instructeurs navals devraient être soumis aux mêmes règlements que dans la marine Royale.

Mariniers Royaux.—

18. On ne croit pas devoir recommander la création d'un corps de mariniers Royaux en Canada, le nombre de ces sujets que l'on prévoit devoir être nécessaire ne justifiant pas la formation d'un corps à effectif aussi restreint.

SOLDE.

19. Il est entendu qu'il vient de se constituer un comité aux fins d'étudier la question de la solde de la marine Royale Canadienne, et que le rapport qui en émane comporte des recommandations de nature à porter la solde des officiers jusque et au delà de celle que recevait tout récemment la marine Royale. On propose que la solde des marins de rang inférieur soit portée fort au-dessus de celle dont sont pourvus les marins du même rang dans la marine Royale, et que la solde des grades supérieurs soit légèrement plus élevée. Ces recommandations reposent sur l'échelle des salaires en vigueur dans la vie civile.

Quant aux pensions, il est entendu que le comité recommande l'adoption d'un système semblable à celui qui existe actuellement au sein du Service civil et de la Milice en Canada. Ce système comporte une contribution de pension de 5 pour 100 à prendre à même la solde de l'officier. Il est bien entendu que c'est là le point de vue général canadien au sujet des pensions, cependant j'ose proposer qu'advenant l'adoption du système de liste générale, il n'est que juste que les officiers en cause reçoivent une solde basée sur un système uniforme; ainsi on devrait leur remettre leur solde en entier et leur donner droit à une pension après un certain temps de service.

Quant à la solde des officiers mariniens et des matelots, il est entendu que le comité recommande la révision du tarif actuel dans le même sens que ce que l'on a fait tout récemment en faveur de la marine Royale, le tarif journalier du prêt d'un marin compétent ou d'un chauffeur reposant sur les gages accordés à terre à la main-d'œuvre, savoir \$2 par jour; l'échelle des gages d'artisans est plus élevée en proportion. Dans le cas de ces gens, on ne leur demande pas de contribuer à un fonds de pension et on pourvoit à leur assurer une pension après vingt ans de service.

On propose d'adopter la recommandation du comité en ceci.

OFFICIERS MARINIERS ET MATELOTS : PÉRIODE DE SERVICE.

20. On recommande d'adopter pour le service prolongé, et préférablement pour 12 ans à partir de l'âge de 18 ans, le tarif de Service continu. Si toutefois l'on se rend compte par l'expérience des faits que le nombre de sujets attirés par ces conditions de service est insuffisant, il conviendra d'adopter l'institution du système de long Service et de Service court. En ce cas, il sera à désirer que l'entrée au long Service soit maintenue à 12 ans la classe des officiers mariniers et les grades de marins entraînés à fonds dans le tir, le torpillage et autres travaux spécialisés, allant aux sujets qui s'engagent pour cette période, et que la période de Service court soit fixée à 5 ou 7 ans. Le long service partiel est tenu comme essentiel en vue premièrement de recruter le nombre suffisant de sujets d'expérience pour établir les hauts niveaux de compétence de la marine, deuxièmement pour marquer qu'il vaut la peine pour les hommes de poursuivre des cours devant leur ouvrir la porte des grades élevés, et troisièmement en vue d'établir solidement la discipline et l'entraînement.

21. On devrait faire tout le nécessaire pour obtenir des officiers mariniers et maintenir chez eux un haut degré d'efficacité. Il conviendrait à cet effet d'offrir à ces derniers tous les encouragements nécessaires sous forme d'accommodements spéciaux et de privilèges supplémentaires. On peut obtenir beaucoup en ce sens par le tact, les égards et la protection de ces gens de la part des officiers. On ne devrait rien épargner dans leur entraînement vu que advenant l'absence de compétence et d'esprit de discipline chez eux, tout le service s'en ressentira et que rien de la part des officiers ne peut compenser l'absence de ces deux qualités.

A cet effet, nous recommandons d'instituer des cours de formation au bénéfice des jeunes officiers mariniers à l'un des établissements de formation ou dépôts, où, entre autres sujets d'étude, on ferait des conférences sur les devoirs des officiers mariniers, le contrôle qu'ils doivent exercer sur les hommes et le sens et l'importance de la disci-

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

plines. On a pendant quelque temps fourni des cours d'instruction aux jeunes sous-officiers, dans l'armée et chez les marins Royaux d'Angleterre, et les résultats ont été excellents. On recommande que tous les officiers mariners, matelots aussi bien que chauffeurs, fréquentent jusqu'à la fin le cours proposé dès la fixation de leur grade. On compte par là auréoler le grade de l'officier marinier d'un certain prestige et d'une certaine distinction, en même temps qu'élever à un plus haut niveau la moyenne d'efficacité du service.

Grades des marins: Entrée et entraînement—

22. Les règlements gouvernant l'entrée, l'entraînement et l'avancement des hommes de la classe des marins de la marine Royale Canadienne doivent se rapprocher étroitement de ceux qui émanent de l'amirauté. L'âge d'entrée des garçons devrait être fixé entre 15 et 16½. Si on réussissait à recruter un nombre suffisant de jeunes garçons entre ces deux âges, il deviendrait inutile de penser à l'entrée d'adolescents; cependant, si la situation le demandait, ceux qui entreraient devraient être entraînés en dehors du groupe des jeunes garçons et leur entraînement devrait être à la fois plus sévère et plus suivi.

Grades de la chambre des chaudières: Entrée et entraînement—

23. *Mécaniciens:* Les candidats au grade de mécanicien de la chambre des chaudières doivent s'inscrire comme jeunes garçons, en vertu des mêmes règlements que ceux qui sont en vigueur dans la marine royale.

Chauffeurs: Les chauffeurs doivent être admis entre les âges de 16 à 18. Il serait fort à désirer que les hommes entrassent dans le service aussitôt que la nature de leurs fonctions le permet, en vue de les former dès leur jeune âge à la vie disciplinée de la mer. Ceci en vue, on recommande que le jour où seuls les vaisseaux naviguant à l'huile entreraient dans la marine royale canadienne, l'âge d'entrée soit réduit entre 15 et 17 ans.

Les règlements gouvernant l'entraînement et l'avancement de la division de la chambre des chaudières doivent être identiques à ceux de la marine royale.

D'ici à ce qu'il existe en Canada un établissement de formation mécanique en état de fournir les cours d'entraînement requis par les règlements, il conviendrait de s'entendre avec l'amirauté à l'effet d'utiliser à cette fin les établissements d'Angleterre.

Mécaniciens artilleurs, etc.—

24. Les candidats aux grades de mécanicien artilleur, mécanicien électrique et mécanicien whitehead devraient être recrutés comme ci-dessus et tout comme les mécaniciens de la chambre des chaudières.

25. *Artisans:* Constructeurs de navires, forgerons, plombiers, menuisiers, charpentiers, etc., doivent être recrutés par voie directe, une fois leur apprentissage terminé à terre.

Recrutement—

26. Il convient de s'occuper de façon toute spéciale de l'organisation du service de recrutement naval en ouvrant les portes du service naval. En vue de faciliter l'obtention du nombre de sujets requis, il serait de grande utilité aux autorités de recrutement de créer des dispositions à l'effet d'ouvrir une campagne de propagande navale parmi la population du Canada. Projections cinématographiques traitant de sujets navals, tableaux des choses de la mer ou encore exposition d'engins de guerre navals et de trophées de guerre aideraient certainement beaucoup à étudier et à intéresser le public sur les choses de la marine. Il conviendrait également de s'assurer à cette fin la coopération des ligues navales très précieuses du Dominion.

Réserves navales—

27. Un arrêté du conseil daté du 18 mai 1914 a autorisé l'établissement d'une réserve navale royale canadienne volontaire. Cette organisation n'a jamais pris forme,

10 GEORGE V, A. 1920

la guerre étant intervenue pendant les travaux de conception; cependant nombre d'officiers et de marins en ont fait partie pour le temps des hostilités. En outre, quantité de civils se sont enrôlés dans la réserve navale royale volontaire en Angleterre, et ces gens ont rendu de grands services à l'Empire tant dans les eaux canadiennes que dans les eaux européennes et ont acquis en même temps une expérience navale fort précieuse.

Il devient opportun maintenant, du fait des connaissances acquises pendant la guerre, d'étudier la question du remaniement des ententes esquissées en 1914. A cet effet nous soumettons les points suivants à votre considération:

(a) En vue de placer les forces de réserve navales du Canada au niveau des réserves navales des autres dominions, nous recommandons que ce nom soit changé en celui de *réserve navale royale canadienne*.

(b) Cette force devrait comprendre les officiers et les marins de la marine marchande canadienne (y compris la flotte de pêche), ainsi que les officiers et matelots volontaires civils du Canada. Les officiers porteurs de brevets de second ou de maître d'équipage seraient dotés de la lettre (S) ou de tout autre signe distinctif approprié indiquant les aptitudes à prendre la mer, venant après leurs noms sur la liste d'ancienneté.

(c) La tenue de la réserve navale royale canadienne devrait être identique à celle de la réserve navale royale, à part cette exception importante que les officiers qui ne portent pas de certificats de mer, tel que décrit dans le paragraphe (b) devraient être différenciés au moyen d'une bande distincte de galon d'or entourant la manche de la tunique et consistant en une ligne ondulée de galon d'or de trois huitièmes au lieu de deux lignes ondulées superposées tel que décrit dans les règlements de la R.N.R.

Il est fort à désirer que l'organisation de la réserve navale soit absolument moderne dans tous ses détails et que l'on exploite dans toute la mesure qu'ils comportent les services de ceux qui sont entrés volontairement dans le service naval pendant la dernière guerre, des officiers et matelots de la marine marchande canadienne et surtout des cadres et équipages de la nouvelle ligne de vaisseaux du gouvernement canadien. On devra tout faire pour aider ces gens à s'entraîner toujours davantage et à acquérir le savoir-faire moderne dans les choses navales.

28. Les fonctions que l'on réserverait aux réserves navales dans une guerre future où le Canada serait entraîné seraient les suivantes:—

SERVICE EN MER.

(a) Fournir le personnel naval nécessaire pour constituer un accroissement complémentaire de vaisseaux marchands d'escorte, armés et autres, utilisés en convoi, ces fonctions comprenant des services spécialisés tels que pointeurs, matelots canoniers, viseurs, mécaniciens artilleurs, signaleurs et télégraphistes.

(b) Fournir un nombre considérable de servants d'artillerie, signaleurs et télégraphiste sur les vaisseaux patrouilleurs auxiliaires et les balayeurs de mines.

(c) Fournir un nombre considérable de servants d'artillerie sur les vaisseaux marchands armés en défensive.

(d) Fournir le personnel du service des balayeurs de mines.

(e) Fournir le personnel du service de la pose des mines relatif à la défense des ports.

SERVICE CÔTIER.

(f) Fournir les signaleurs et les hommes de vigie de l'équipe des stations de signaux de guerre et des stations de signaux et des renseignements.

(g) Fournir des télégraphistes pour les stations côtières de radiotélégraphie.

29. L'instruction des réserves navales doit être telle qu'elle permette aux sujets de s'acquitter des fonctions ci-haut, cette instruction devant se faire à la station d'ins-

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

truction navale la plus rapprochée. L'instruction de navigation sur mer devant se faire quand l'espace le permet, sur des vaisseaux de mer de la marine royale canadienne, et on doit faire tout le nécessaire pour rendre cette instruction attrayante. Il convient d'établir clairement que ces gens sont à bord pour s'instruire et on devra surtout les utiliser sous forme de classe d'entraînement. On devra faire tenir au ministère des rapports réguliers sur le service qu'on en a tiré au cours de leur période d'entraînement à bord.

30. Aujourd'hui que le Dominion a définitivement inauguré un service de marine marchande canadienne, il serait peut-être à propos d'aborder sérieusement la question d'instituer un établissement d'instruction en Canada pour la formation d'officiers devant servir sur les lignes du "Worcester" et du "Conway."

Il se pourrait que le gouvernement dans ces conjonctures désirât obtenir l'aide des principales compagnies canadiennes de navigation.

Au cas où le gouvernement se chargerait de cet établissement, il serait alors en droit d'exiger que les officiers sortis de cette école entrent dans la réserve navale royale canadienne.

CHAPITRE IV

DISCIPLINE

La question de la discipline a déjà fait l'objet d'une mention dans la lettre ci-jointe. Toutefois elle est d'une importance telle, que l'on a annexé aux présentes quatre essais séparés marqués A.B.C. et D. préparés par les officiers expérimentés de divers grades et traitant de la question. Ils portent sur divers aspects du sujet.

2. Nous faisons les recommandations suivantes sur le thème général avec l'espoir qu'elles pourront paraître utiles au sein d'un service de création récente:

(a) On devrait faire des *conférences sur la discipline et son importance* à l'adresse des—

- (i) Officiers mariniens du dépôt.
- (ii) Cadets du vaisseau-école.
- (iii) Chauffeurs du vaisseau-école.

(b) Les officiers, et en particulier les officiers divisionnaires, doivent apprendre que leur devoir primordial est de veiller au bien-être de leurs subordonnés. A cet effet, ils doivent porter un intérêt sérieux aux travaux des hommes et à leurs amusements et s'efforcer de *connaître* ceux que l'on a placés sous leurs ordres. La bienveillance et la courtoisie doivent toujours exister sans toutefois engendrer la familiarité ou le manque de respect. Les hommes doivent pouvoir sentir que l'officier de leur division est tel qu'ils peuvent toujours aller à lui dans les moments difficiles.

(c) Les officiers doivent bien se rendre compte que plus grande est leur compétence plus il leur est facile de commander à leurs hommes.

Ils ne doivent pas user de ménagements vis-à-vis d'eux-mêmes et il importe qu'il soit bien établi qu'ils n'exigent jamais d'un homme une tâche dont ils ne peuvent s'acquitter eux-mêmes. (Ceci ne peut, en plus d'un cas, s'appliquer aux techniciens.)

(d) L'attention des officiers doit être attirée sur la nécessité de ne pas se targuer de leurs avantages sur les hommes. A titre d'exemple en l'espèce, il est quelquefois peu sage que nombre d'officiers descendent à terre dès le mouillage d'un navire et longtemps avant que ne puissent atterrir les hommes en permission. Il conviendrait d'user de jugement en l'occurrence.

(e) Les officiers plus anciens ne devraient pas, règle générale, morigéner les hommes pris en particulier, à l'occasion d'erreurs commises, mais ils devraient attirer sur l'erreur commise à l'attention de l'officier ou de l'officier marinier en charge en vue d'amener ce dernier à faire corriger l'erreur.

(f) Les officiers et officiers mariniens doivent apprendre à commander sur un ton énergique. La négligence dans le commandement ne produira jamais de bons résultats ni la vivacité.

(g) On doit enseigner aux officiers les méthodes les plus efficaces de faire la lumière dans le cas de matelots qu'on leur amène et sur qui pèsent certaines accusations.

Il leur faut bien comprendre que l'"inculpé" n'est pas un coupable tant que la preuve du délit n'a pas été faite contre lui.

Il leur faut faire preuve de patience et de retenue dans le règlement de tous les cas qui leur sont soumis, ayant toujours présente l'idée qu'il doit être évident pour chacun que justice lui sera rendue.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

L'ancienne coutume du service en vertu de laquelle les matelots accusés enlevaient leur bérêt pendant l'instruction de leur cas est démodée, et l'on considère généralement de nos jours que c'est là un acte d'humiliation auquel on ne devrait pas soumettre un matelot qui passe en jugement. J'ai recommandé à l'amirauté de discontinuer cette pratique.

(h) Tous les officiers doivent servir d'exemple à leurs hommes en faisant preuve de la plus grande courtoisie et du plus grand respect à l'endroit de leurs officiers supérieurs et de considération envers leurs subordonnés.

Toute parole de dénigrement, à l'adresse de ceux qui constituent l'autorité, faite à la table des officiers des officiers marinières, sont fort nuisibles à la discipline et deviennent bientôt l'objet des conversations de tout l'équipage.

(i) Si l'on délègue un officier ou un matelot pour l'accomplissement à telle ou telle tâche, il importe de lui permettre de mener sa mission à bien, vu que le fait de la lui retirer constitue une humiliation d'où sortira un froissement, surtout en cas de mécompte.

Ici encore, il importe de faire preuve de jugement vu que, en nombre de cas, il vaut mieux intervenir pour raison d'efficacité de service. Il n'en reste pas moins que les remarques ci-haut doivent être constamment présentes à l'esprit. Il sera souvent opportun d'exercer de l'empire sur soi-même en exécutant ces recommandations.

(j) On devra enseigner aux hommes, par l'exercice, la dignité du port.

3. Les exercices du fusil produisent d'excellents résultats dans ce sens qu'ils se font convenablement. Ils consistent dans—

(i) Les exercices disciplinaires du fusil.

(ii) Exercice du fusil à fins militaires directes.

La distinction à faire entre ces deux exercices et la raison de chacun doivent être soigneusement expliquées aux hommes.

Les hommes doivent apprendre qu'en recevant le commandement de "Garde à vous" ils doivent garder cette attitude dans toute sa rigidité, et la négligence à s'y conformer doit être considérée comme un délit, il ne faut toutefois jamais les garder au "Garde à vous" plus longtemps qu'il n'est nécessaire, vu l'impossibilité de conserver cette attitude dans toute sa correction.

Les officiers chargés de l'instruction des hommes doivent les instruire eux-mêmes avant de confier cette fonction à un instructeur. L'officier devrait viser à pouvoir montrer qu'il peut instruire les hommes mieux que ne peut le faire l'instructeur.

4. La vie à bord met les gens en contact fort étroit sinon en état de lutte, et chacun doit se rappeler la nécessité de faire preuve de tolérance envers les autres et s'efforcer de "mettre épaule contre épaule" pour le bien du service et de la vie à bord; en même temps la promptitude et l'efficacité du service doivent constituer l'essentiel des efforts de chacun.

5. La création d'un sentiment intense d'esprit de corps parmi les officiers et les hommes, qu'ils appartiennent tous au même vaisseau ou à des unités différentes, servira énormément à maintenir la discipline; conséquemment cet objet ne doit pas être perdu de vue.

Tout en cherchant à inspirer au personnel une idée très élevée du devoir et de la discipline effective dans sa forme la plus raffinée, il faudra faire tout le nécessaire pour ajouter au confort des équipages de vaisseaux. Un soin diligent doit être apporté à l'alimentation, autant pour ce qui regarde sa composition que pour ce qui a trait à la méthode qui préside à sa préparation.

6. *Le logement des hommes doit être aussi confortable que possible*, et on doit leur faciliter la lecture et l'écriture, les amusements, les jeux, le blanchissage, et la façon de serrer ses effets, etc.

Les hommes mariés doivent, chaque fois que la chose est possible, pouvoir facilement visiter leur famille.

A.—REMARQUES SUR LA DISCIPLINE.

1. En se mettant à l'étude de la question de discipline on se trouve, de nos jours, en face d'un embarras suscité par l'opinion courante. Cette opinion s'appelle assez généralement " démocratie "; mais, dans son sens large, elle comprend une inclination à repousser toute contrainte en même temps qu'un désir de liberté sans limite de vie et d'action.

Pour l'Etat, cette mentalité est regrettable et peut devenir dangereuse. Dans le service naval, un état d'âme comme celui-là ne s'accorde nullement ni avec l'efficacité générale du service ni avec le bien-être et la tranquillité d'esprit d'aucun équipage particulier.

(a) *Que l'absence de discipline est incompatible avec l'efficacité du service de guerre*, cela n'a pas besoin d'être prouvé; ou bien, si la preuve en est requise, il est facile de l'apporter à ceux qui savent ce que c'est que diriger des troupes d'hommes en activité de service.

(b) *Que l'absence de discipline est dangereux, même en temps de paix*, cela est également évident. Si l'on permet aux officiers et aux hommes de se laisser aller à l'indolence, si la discipline se relâche insensiblement, il arrivera que même les meilleurs équipages tomberont vite à un état d'incompétence et même de mépris. On peut ajouter que si en temps de paix on n'adopte pas des mesures sages et vigoureuses pour le maintien de la discipline ainsi que pour éviter que les hommes ne tombent dans l'indifférence et l'abandon, à une déclaration de guerre il sera trop tard pour remédier au mal, en réalité tout effort en ce sens aurait probablement pour effet de susciter une situation sérieuse juste au moment où une telle éventualité ne doit pas être tolérée.

(c) *Bien plus, l'absence de discipline à bord conduit au malaise et au manque de confort*. Dans une société aussi complexe et tassée que l'est la population d'un vaisseau de guerre, les causes de friction et de mésentente doivent surgir dès que se manifeste un doute sur celui qui doit commander et celui qui doit obéir, ou encore quant il naît un doute ou une hésitation sur l'autorité du commandement ou la sanction qu'il comporte. Il est donc admis, pour des raisons et dans tous les rangs de la hiérarchie, qu'un vaisseau sans discipline porte presque toujours un équipage mécontent et malheureux.

2. La discipline étant donc essentielle en temps de guerre comme en temps de paix, pour des raisons d'efficacité de service tout comme pour le bien-être général, la question qui se présente est alors celle-ci: *Comment enseigner et entretenir la discipline?*

En abordant cette question il faut se rappeler que l'homme n'a pas seulement un corps mais qu'il a aussi un esprit; et que pour cette raison une discipline purement corporelle ou mécanique—celle assurée par la précision des exercices et les figures des évolutions—est loin de suffire à tout. La discipline des forces allemandes au cours de la dernière guerre était fortement de cet acabit, et, au moins pour leur marine, elle a faibli au moment de l'épreuve décisive. Ce qui importe n'est peut-être pas autant quelque chose de fort tangible et qui saute aux yeux, qu'un sentiment plus réel et plus profondément enraciné—savoir non seulement la pratique de la discipline mais bien plus l'habitude et l'esprit de la discipline. C'est pourquoi la question se présente sous cette face: *Comment infuser et entretenir l'esprit de discipline?*

(a) *L'infusion de l'esprit de discipline* comporte certainement un problème difficile et compliqué, bien qu'il soit possible qu'en réalité il ne soit pas aussi difficile qu'il semblerait au premier abord.

(i) *On le rend plus facile en faisant entrer dans le service naval des garçons aussi jeunes que possible*. L'habitude et l'esprit de la discipline, ainsi que l'obéissance aux commandements, s'acquièrent plus vite dans les premières années de la vie que plus tard, alors que le caractère est plus ferme et plus entier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

(ii) *Pour les hommes plus âgés, il devrait être possible de les amener à se rendre compte de l'importance et de la noblesse du devoir, et de leur faire apercevoir que leur devoir primordial est la discipline. Si on réussit à leur faire considérer la discipline à ce point de vue, il se peut fort bien qu'ils arrivent à la regarder non comme un fardeau ennuyeux mais comme partie essentielle de leur état.*

(iii) *L'esprit de discipline peut encore s'acquérir en amenant les hommes à s'enorgueillir du service auquel ils appartiennent, et par là à se targuer d'un certain amour-propre du fait qu'ils appartiennent à ce service. En réalité l'orgueil du service est essentiel à l'esprit réel de la discipline. Nous vivons dans des temps où l'on raisonne et pense par soi-même, et il devient nécessaire que l'on aperçoive la noblesse de la profession chez nos marins et l'importance de tout ce qui peut concourir à assurer son efficacité.*

Une fois l'esprit de discipline bien inculqué, il n'est pas moins important de voir soigneusement à son entretien.

La discipline sera entretenue:

(i) *En l'imposant avec une fermeté inflexible tempérée de raison. Une discipline tantôt ferme et tantôt relâchée est sans effet, dangereuse et injuste. S'il est impossible d'amener les hommes à aimer la discipline il est du moins possible de les amener à la respecter comme étant un principe sacré qu'il ne faut pas violer et dont on ne doit pas tolérer l'infraction.*

(ii) *En s'attachant strictement à la discipline dans les choses peu importantes. La discipline étant un principe établi sur lequel repose toute la vie du service, il suit que rien n'est trop petit pour elle, plus spécialement pour cette raison que la négligence dans les affaires de peu d'importance conduit inévitablement à l'indifférence dans les choses de plus grande importance et ne fait trop souvent que préparer la voie à une destruction complète de la discipline.*

(iii) *Par un esprit de confiance mutuelle entre officiers et matelots. Cette confiance manquant, on se rendra compte que tout l'édifice de la discipline repose sur un fonds de sable.*

3. Il ne reste plus qu'à exposer en termes généraux le *moral de l'esprit de discipline*. Cette valeur morale arrive à ceci que la discipline bien comprise et bien appliquée ne tend pas à abaisser, mais bien à renforcer et à élever le caractère.

(a) *Elle engendre un esprit de calme au moment critique. Le même esprit qui garde un homme discipliné à son poste quand tous ses camarades sont tombés gardera un homme brave et maître de soi au moment du danger, d'une panique ou d'un désastre. Autrement dit, la discipline rend un homme plus en état de regarder en face les changements et les hasards de l'existence humaine.*

(b) *Elle produit une certaine détermination et une certaine fermeté de caractère. Un homme bien discipliné à qui on a confié une tâche difficile à accomplir sera plus apte à s'en acquitter avec succès que l'homme indiscipliné que le premier obstacle peut décourager. L'homme de discipline a appris à résister, à tenir bon, à se raidir, en dépit de tous les obstacles.*

(c) *Elle donne des sentiments de confiance et d'amour-propre. Ayant appris à obéir, l'homme se trouvera à avoir fait beaucoup de chemin dans la science du commandement.*

En un mot, l'objet et le résultat de la vraie discipline est d'inspirer aux hommes de la bravoure, de la fermeté, de la patience et des sentiments d'honneur. Un service ainsi discipliné coûte moins cher à l'Etat, en même temps qu'il fournit à ce dernier des citoyens qui, dès leur retour à la vie civile, constitueront une force réelle pour la société.

B.—DISCIPLINE.

“ Considérant donc la puissance de l'Etat contre lequel nous marchons, et la grandeur de la réputation que, suivant l'événement, nous gagnerons ou perdrons pour nos ancêtres et pour nous-mêmes, souvenez-vous, en poursuivant la route que l'on vous fera suivre, de considérer la discipline et la vigilance comme étant de toute première importance, et d'obéir avec promptitude aux ordres qui vous sont transmis, car rien ne contribue autant au crédit et à la sécurité d'une armée que l'union de groupes considérables par l'unité de discipline”.—(*Thucydides*, “ Guerre du péloponèse”—Livre II, chapitre VI.)

1. L'Anglais est, règle générale, discipliné naturellement. Il hérite cette caractéristique et s'y fait lui-même dès son âge le plus tendre.

Ceux qui ne sont pas faits à l'obéissance et à la discipline n'en voient pas, règle générale, la nécessité. Se faire à l'obéissance est cependant nécessaire si l'on veut obtenir la discipline. La difficulté de maintenir la discipline s'augmente du fait que ceux que la discipline doit atteindre sont mécontents, ou, autrement dit, croient avoir des raisons de réclamer.

La vie à bord des navires est et doit être soumise à une discipline sévère et on arrivera plus facilement à ce résultat si, en plus de l'appréciation naturelle de la valeur de la discipline, les conditions d'existence dans lesquelles les hommes sont obligés de vivre sont établies d'une manière aussi douce et exempte de tout motif sérieux de plainte que les circonstances peuvent permettre d'établir.

2. C'est l'opinion que quelques-unes des causes de griefs que l'on exprime contre la vie à bord d'un navire de guerre sont les suivantes :

- (i) Logements non confortables.
- (ii) Incommodité générale.
- (iii) Eloignement des hommes de leurs foyers.
- (iv) Absence d'occasions pour l'avancement.

Voici d'autres causes qui contribuent aussi au mécontentement:—

- (v) Le malaise ouvrier.
- (vi) Les unions ouvrières et la politique.
- (vii) La réaction d'après-guerre.
- (viii) Les salaires élevés sur terre.

3. Quelques-unes des causes sus-mentionnées sont inhérentes à la vie à bord et ne peuvent pas complètement disparaître, mais il serait possible de s'arranger pour les rendre moins pénibles.

Par exemple, les logements pourraient être plus confortables et l'on pourrait obtenir une meilleure accommodation pour le lavage, la disposition du fourniment des marins, la lecture, les jeux récréatifs, les amusements, les cantines, les salons de coiffeurs, etc. (la marine des Etats-Unis possède sous quelques-uns de ces rapports une accommodation supérieure à celle de nos navires modernes). Les hommes mariés devraient avoir des facilités pour avoir leurs épouses et leurs familles logées dans le voisinage de la base des navires. Aux divers ports domestiques il faudrait pourvoir à de meilleurs arrangements en vue du transport par eau. La solde devrait être fixée de manière à offrir aux hommes une rémunération suffisante, comparée au traitement de leurs compagnons sur terre, pour les dédommager des désavantages de la vie à bord.

D'autres causes que le malaise industriel, les interventions politiques, etc., peuvent être neutralisées avec le temps par une appréciation plus accentuée du sens de la discipline.

Relativement à la question de l'avancement des hommes du premier pont la difficulté est plus grande. Il est certain que le nombre des officiers est strictement limité

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

par la nature des besoins. Le service de tous les officiers est un service de longue durée, par conséquent les cadres se vident lentement et les demandes pour les remplir sont également rares. Il sera donc compris que tous les hommes ne peuvent être admis dans la marine avec la promesse de devenir officiers; un certain pourcentage d'entre eux seulement peuvent arriver à ce grade bien que tous commencent le service avec d'égalles chances d'y arriver, tout comme la chose existe pour les garçons qui s'engagent comme cadets dont un certain pourcentage seulement peuvent espérer obtenir un grade supérieur.

Afin d'établir la discipline sur une fondation sûre il est nécessaire d'encourager l'esprit du respect de soi-même et du contrôle individuel dans chacun des hommes, de stimuler l'intérêt, et d'engendrer l'estime et la confiance réciproques entre les officiers, les sous-officiers et les hommes.

Dès le premier jour de leur entrée, les officiers et les hommes devraient apprendre à penser à leur navire d'abord puis à eux-mêmes ensuite; l'esprit de corps est absolument nécessaire. Le contrôle, dans un sens individuel comme dans le sens général est encore un autre attribut indispensable. Ces qualités, cependant, ne peuvent être cultivées qu'en rendant les conditions de la vie à bord aussi encourageantes que possible.

La discipline par le contrôle, en opposition à la discipline par la contrainte, est celle que nous désirons atteindre comme étant celle qui convient mieux à notre époque, au tempérament national et à l'avancement de l'enseignement.

4. La discipline sur les navires de Sa Majesté dépend du capitaine et de l'officier administratif. Le niveau de discipline sur les différents navires varie généralement selon les qualités de ces deux officiers.

Cet état de choses ne devrait pas exister dans la mesure qu'elle existe aujourd'hui. Les officiers juniors et les sous-officiers suivent l'exemple de l'officier administratif au lieu de se faire un modèle à eux qu'ils ont appris dès leur première entrée dans le service. Si l'officier administratif ne fait point de cas d'une infraction évidente à la discipline, ou d'une négligence, les officiers qui sont sous lui font comme lui. Si, comme la chose arrive quelquefois, il corrige l'homme lui-même, ce dernier est porté à croire que l'officier dont il relève immédiatement est une nullité. Dans la plupart des cas il eût été préférable que l'officier administratif corrigeât l'officier ou le sous-officier en charge. Cet officier ou ce sous-officier devrait être appuyé dans l'exercice légal de ses fonctions, il devrait être toujours corrigé s'il manque à ses devoirs mais jamais, si on peut l'éviter, en présence de ses subordonnés.

La discipline qui est le contrôle devrait commencer par en bas recevant l'appui constant d'en haut.

Pour un officier senior le fait de corriger un homme pour une offense triviale, c'est s'abaisser aux yeux de cet homme; il n'en sera pas ainsi, cependant, si au lieu de cela, c'est l'officier ou le sous-officier immédiatement en charge qui donne la correction—c'est son devoir de le faire.

Rien n'irrite plus les officiers ou les officiers mariniens que de voir un officier supérieur réprimander ou intervenir en ce qui concerne les hommes qui sont immédiatement sous leur commandement; cela leur enlève le contrôle qui devrait être essentiellement entre leurs mains. L'excuse alléguée par la plupart des officiers serait que cette méthode est généralement plus vive (ce qui est vrai, mais qui d'ailleurs ne peut être approuvé) ou que les officiers ou les officiers mariniens ne savent comment s'y prendre; c'est le devoir de l'officier administratif de leur enseigner ce qu'il faut faire s'ils ne savent comment agir dans de semblables circonstances, autrement le service peut être considéré comme un capital aux dépens duquel il vit.

Il faut toujours se rappeler que les meilleurs officiers sont ceux qui possèdent la faculté d'observation et la possédant savent l'utiliser. C'est la voix habile, vive et si possible gaie, qui fait bien faire le travail. A leurs yeux tout a son importance,

même les plus petites choses; parce que lors même qu'une petite chose puisse être de peu d'importance en soi, c'est l'accumulation de ces petites négligences qui, si l'on n'y met un frein, contribue rapidement à la manifestation du manque de surveillance qui caractérise le navire où la discipline fait défaut.

C.—REMARQUES SUR LA DISCIPLINE.

La discipline est un sujet sur lequel les idéalistes et les théoriciens aiment à écrire. C'est un sujet qui dans tous les temps a présenté les plus grandes difficultés.

A première vue il paraîtrait évident que nous devrions peser plus sérieusement les opinions, sur cette question, de ceux qui ont réussi à obtenir un degré élevé de discipline parmi ceux qui ont servi sous leurs ordres. Cette vue est parfaitement saine si on fait la part raisonnable du côté individuel en mentionnant les opinions diverses de ceux qui ont été heureux dans le choix de leurs mesures disciplinaires. C'est la différence qui existe entre les individus qui explique la différence entre les méthodes par lesquelles chacun d'entre eux a réussi à maintenir une bonne discipline parmi des hommes qui possèdent le même tempérament et les mêmes caractéristiques.

L'histoire et la littérature fournissent maints exemples d'hommes qui ont fait leur marque en vertu de leur personnalité frappante — dont la réputation repose non pas sur aucuns témoignages sensibles, non sur les royaumes conquis, ou toute autre chose, mais qui provient principalement de ce qu'ils ont été. Le simple fait qu'ils aient passé par un certain sentier sur la terre, vécu et parlé et agi avec les autres a laissé des effets indestructibles sur l'humanité.

La définition du mot discipline telle que donnée dans le dictionnaire est celle-ci: "Instruction, développement des facultés par l'enseignement et l'exercice. Entraînement, soit physique, soit mental ou moral. Entraînement à agir selon les règles établies; l'habitude à des actions systématiques et régulières; exercices." Les plus parfaits qui ont leurs passions soumises à la meilleure discipline sont cependant obligés d'être constamment sur leurs gardes" (Rogers). "motif de l'enseignement; un cours d'études; une branche de la science" (Bishop Wilkins).

Parmi ceux qui n'ont pas étudié sérieusement cette question il y a une tendance à envisager la discipline comme la définition d'une certaine manière de traiter ses subordonnés avec sévérité et dureté; de fait, ils prennent l'officier disciplinaire pour un homme cruel. Plusieurs de ces gens en prêchant une doctrine hostile à la discipline proclament que tous les hommes sont égaux, et qu'il est contraire à la dignité d'un homme d'appartenir à une force disciplinée.

Cette doctrine a un effet très pernicieux parmi les hommes non renseignés en temps ordinaire, et pendant la présente période de réaction très naturelle depuis la signature de l'armistice contribue largement à empêcher les peuples du monde de recouvrer leur état de stabilité mentale et morale.

Le fait important qu'ils perdent de vue, c'est que dans une force bien disciplinée les officiers tout comme les hommes sont soumis à la discipline — c'est-à-dire, chaque officier et chaque homme s'est conquis lui-même, et se trouve par conséquent dans une condition propice à subordonner ses propres désirs et ses propres penchants à l'exécution des ordres qui lui sont donnés et qui, comme il le sait bien, ont pour motif d'atteindre la fin pour laquelle ils sont donnés.

Les méthodes brutales et anti-chrétiennes des Prussiens, qu'ils se plaisaient à décrire sous le titre de discipline, sont connues en Angleterre sous les noms de *cruauté*, *dureté*, *brutalité*.

Sous ce rapport on devrait lire les remarques sur la discipline que vous trouverez dans la note ci-jointe.

Les navires les plus efficaces, sur lesquels on maintient un degré élevé de discipline (associé à la bonté, la courtoisie et la sympathie) sont toujours les plus heureux. Les

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

navires de guerre qui ont un service *réellement efficace* pour le tir au canon et le lancement des torpilles, pour le service de la houille et de la vapeur, l'apprêtage des chaloupes et les jeux (dans lesquels on ne devient réellement habile qu'après beaucoup d'efforts sérieux), sont probablement aussi bien partagés sous tous les autres rapports, y compris le bien-être mental et moral des officiers et des hommes. Sans une bonne discipline le succès est impossible dans les services que l'on vient de mentionner.

Il y a un vieux proverbe qui dit: "Sans travail point de bonheur." C'est rigoureusement vrai dans la marine vu que les hommes qui font du service sur un navire bien conduit et *bien commandé* sont invariablement plus heureux qu'ils ne le seraient sur un navire conduit avec négligence et nonchalance. Dans le premier cas ils ont un certain orgueil de leur navire, d'eux-mêmes et de leur discipline. Dans le dernier cas ils ont bien conscience qu'ils ne font pas leur devoir.

Voici brièvement les règles les plus essentielles pour l'enseignement et le maintien de la discipline:

(1) Tous les officiers doivent être parfaitement disciplinés, et doivent être aussi efficaces que possible afin de mériter le respect de leurs hommes.

(2) Il faut qu'en tout temps *justice* soit rendue — et que l'on prenne infiniment de peine pour entendre ceux qui sont en faute.

(3) Il faut bannir la *malveillance* (y compris le sarcasme, savoir, paroles malveillantes).

(4) Il faut pratiquer la courtoisie toujours.

(5) *Les reproches doivent être toujours faits d'une manière impersonnelle* parce que le délinquant n'a pas agi selon le caractère élevé de la Marine.

(6) La bonté de la part d'un supérieur ne doit jamais être interprétée comme de la faiblesse.

(7) La discipline doit être maintenue. Rien n'est plus de nature à nuire au maintien de la discipline que de céder à des demandes insubordonnées ou à des refus d'exécuter des ordres légitimes.

L'administration de la discipline est peut-être mieux décrite dans la copie ci-jointe d'une lettre du fameux Lord St. Vincent à un jeune commandant (Fane); et pour donner entre plusieurs une preuve que Lord St. Vincent pratiquait ce qu'il prêchait nous donnons aussi la copie d'une lettre du Général le Duc de Richmond à l'amiral Lord St. Vincent.

Parmi les milliers d'exemples des résultats splendides de la discipline, l'un des plus fameux est celui qui nous est montré dans le tableau de Sir Edward Poynter "Faithful unto Death". Ce tableau bien connu représente une garde romaine de action dans un palais pendant la destruction d'Herulanum, qui préfère, malgré qu'il lui serait peut-être possible de fuir, demeurer à son poste, fidèle jusqu'à la mort.

Outre les brèves remarques que l'on vient de lire sur la discipline, les citations suivantes peuvent être utiles à ceux qui désirent étudier le genre de conduite qu'il leur convient de tenir à l'égard des autres, de manière à mieux pratiquer et maintenir la discipline.

Caractère.—C'est le caractère qui est l'espérance de notre vie moderne pour la racher, et la transformer et la conduite qui est le fruit du caractère.

Caractère et service.—Nous ne devrions jamais oublier le rapport intime entre le caractère et le service, entre la noblesse intérieure et la philanthropie extérieure. Nous ne sommes pas ici pour rêver ou construire notre vie individuelle dans la grâce et la beauté; nous sommes responsables, chacun dans notre faible mesure, de la tâche de chercher à laisser ce triste monde plus heureux, ce monde méchant, meilleur que nous ne l'avons trouvé. En ce sens négligence veut dire infamie, et pouvoir veut dire, jusqu'à la dernière lettre, devoir.

Ce que les hommes veulent ce n'est pas le talent, c'est la détermination, non pas la puissance d'accomplir, mais la volonté au travail.

10 GEORGE V, A. 1920

Le plus grand besoin de l'homme c'est l'ordre.—Quel confort, quelle force, quelle économie existent dans l'ordre—l'ordre matériel, l'ordre intellectuel, l'ordre moral. Savoir où l'on va, où l'on aspire—ceci est de l'ordre; tenir sa parole et remplir ses promesses—c'est encore de l'ordre; avoir tout prêt sous la main, être capable de disposer de toutes ses forces, et d'avoir tous ses moyens d'action sous son contrôle—c'est de l'ordre aussi; discipliner ses habitudes, ses efforts, ses désirs; organiser sa vie, distribuer son temps; prendre la juste mesure de ses devoirs et faire respecter ses droits; employer son capital et ses ressources, ses talents et ses chances d'une manière favorable—tout cela appartient à l'idée et est compris dans le sens du mot "ordre". L'ordre signifie lumière et paix, liberté intérieure et le parfait contrôle de soi-même; l'ordre c'est la force. La beauté esthétique et morale consiste d'abord pour la première dans la conception véritable de l'ordre et pour la seconde, dans la soumission à l'ordre et dans l'effort que l'on fait en soi-même, autour de soi pour la réalisation. L'ordre constitue le plus grand besoin de l'homme et son véritable bien-être.

La caractère sacré du travail.—Tout véritable travail est sacré; tout travail véritable, fut-il simplement un travail manuel, a quelque chose de divin.

Quelques-unes de nos fautes les plus communes de pensée et d'action sont celles qui proviennent du fait que nous avons une trop pauvre idée de notre propre vie, et de ce que l'on a droit de nous demander. Un degré élevé d'exactitude, une loyauté chevaleresque à la vérité précise, la générosité à l'égard de ses compagnons, l'indifférence au sujet des résultats, le mépris pour tout ce qui est de parade, avoir une discipline pour soi-même et une patience courageuse dans toutes les difficultés—telles sont quelques-unes des premières conditions, et des plus importantes, pour l'exécution d'un bon travail; et ces conditions ne devraient jamais nous paraître trop dures si nous nous rappelons ce que nous devons à ce qui a été fait de mieux dans le passé.

Jugement.—Combien de fois faisons-nous des jugements injustes lorsque nous jugeons brutalement. L'irritation et la colère que nous méprisons peuvent provenir de l'agonie de quelque grand sacrifice de soi-même que nous ne soupçonnons pas ou de souffrance d'une douleur cachée presque intolérable. Qui donc juge ainsi brutalement est certain de se tromper dans son jugement.

Nous sommes tous portés à juger les autres d'après ce qu'ils nous semblent être. L'estimation que nous faisons d'un caractère dépend beaucoup de la manière que ce caractère influe sur nos intérêts et nos passions propres. Nous avons de la difficulté à penser en bien de ceux qui nous contrarient ou nous découragent, et nous sommes prêts à accepter toutes les excuses pour les vices de ceux qui nous sont utiles ou agréables.

Juger c'est voir clairement, s'occuper de ce qui est juste et par conséquent, être impartial—ou plus exactement être désintéressé—et plus exactement encore, être impersonnel.

Peut-être serait-il préférable pour le plus grand nombre d'entre nous de moins nous plaindre d'être incompris et de chercher davantage à mieux comprendre les autres. Cela devrait être de nature à nous faire réfléchir pendant quelque temps en pensant que chacun a toute une série de jugements tout fabriqués sur le compte de ses voisins, et qu'il est probable que la plupart de ces jugements sont tout à fait faux. Ce que notre voisin est réellement nous ne le savons peut-être jamais, mais nous pouvons être certains qu'il n'est pas ce que nous en avons pensé, et que bien des choses que nous supposons à son égard sont tout à fait sans fondement. Nous avons pu être témoin de ses actions, mais nous n'avons pas la moindre idée de ses pensées et de ses intentions. Seule la surface de son caractère peut être exposée, mais nous n'avons pas la plus petite idée de la complexité qui existe au-dessous. Souvent des gens remplis d'eux-mêmes et pleins de vanité sont louangés pour leur humilité, tandis que d'autres qui sont timides et réservés sont accusés d'orgueil. Quelques-uns dont toute la vie n'a été qu'un égoïsme raffiné et étudié passent pour avoir fait le sacrifice de soi-même,

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

et d'autres âmes héroïques, silencieusement, sont condamnés comme ayant manqué d'humanité.

Reconnaître ses erreurs.—Un homme ne devrait jamais avoir honte d'avouer qu'il a eu tort; ce qui revient à dire en d'autres mots, qu'il est plus sage aujourd'hui qu'il ne l'était hier.

COPIE D'UNE LETTRE DE L'AMIRAL LORD ST. VINCENT AU
COMMANDANT FANE.

L'AMIRAUTÉ, le 21 mai 1802.

CHER FRANCIS—Je n'ai pas eu l'occasion de vous donner quelques conseils relativement à votre conduite comme commandant avant votre départ de la ville; ce qui me porte à vous les écrire dans une brève épître.

Etre complaisant avec vos officiers est le meilleur principe qui doit vous guider dans vos rapports avec eux, en prenant surtout soin de ne vous permettre aucune familiarité avec eux ni de leur permettre aucune familiarité à votre égard; le meilleur moyen d'éviter ces dangers c'est d'observer dans toutes les occasions un certain degré de décorum, ce qui peut être fait sans leur imposer aucune contrainte. Aux officiers inférieurs et aux hommes votre humanité et votre bon sens vous porteront naturellement à faire preuve de toutes sortes de bontés compatibles avec la préservation du bon ordre et la parfaite exécution du service. Si vous recevez des plaintes d'irrégularités hâtez-vous de vous en enquérir, et ne chargez jamais un lieutenant de ces enquêtes, et encore moins du soin des peines à infliger, ce qui ne devrait jamais arriver, excepté dans les cas d'absolue nécessité, et accompagné du plus strict décorum dans l'exécution de ce devoir; et quels que soient vos sentiments il ne faut laisser paraître aucun sentiment de passion.

Pendant la dernière guerre un mode de vie dispendieux s'est introduit dans le service, et je ne puis m'empêcher d'exprimer ma conviction profonde que cela a fait plus de tort à la Marine qu'il ne m'est possible de vous le décrire dans une lettre. Je vous recommande par conséquent de limiter votre table à ce qui est digne et convenable, évitant également la profusion et la variété, et de ne jamais demeurer longtemps assis à table après dîner. C'est presque la coutume universellement établie que le Capitaine dîne avec ses Lieutenants une fois par semaine. Je n'ai jamais approuvé cette coutume; mais peut-être qu'il vous serait difficile de refuser une telle invitation sans vous exposer à passer pour un être singulier; et probablement entre les deux maux ce sera le moindre que d'accepter de vous plier à la coutume du jour, en prenant bien soin de ne pas vous laisser entraîner à des siestes prolongées ou à des discussions familières. Je suis assuré que vous prendrez ce sermon en bonne part bien qu'il ait dépassé de beaucoup les limites de ce que je m'étais proposé de vous dire; et vous souhaitant toutes sortes de prospérité ayez l'assurance que je demeure, etc.,

ST. VINCENT.

Copie d'une lettre du Général Le Duc de Richmond à l'Amiral Lord St. Vincent.

RAMNER CAMP, PRÈS DORKING, le 6 août 1780.

MON CHER MONSIEUR,—

Vu que c'est loin d'être une question indifférente pour moi que mon neveu reçoive la meilleure éducation possible sur mer, ou l'éducation ordinaire qui est très mauvaise, je dois me réjouir de le voir avec vous où il apprendra à devenir, à la fois, et un marin

10 GEORGE V, A. 1920

et un gentilhomme. Au cours de l'enseignement, le sens commun se rencontre rarement, et une sévérité déraisonnable et une négligence complète sont les extrémités dans lesquelles on tombe le plus souvent au lieu du *juste milieu* tel qu'il est observé à bord du *Foudroyant*; car même *l'attention sans le jugement est de peu de service*. Du peu que j'ai vu et de tout ce que j'ai entendu dire je suis convaincu que Lord Gerald est un jeune homme bien chanceux d'avoir été reçu par vous.

Je suis, etc.,

RICHMOND.

[Appendice à la section C.]

EXTRAITS DE QUELQUES NOTES SUR LE BON CÔTÉ DU MILITARISME.

Par un officier qui, après avoir servi six années pendant la période d'avant-guerre comme officier de l'Artillerie Royale, se retira alors et gagna Oxford pour y étudier la théologie dans le but de rentrer dans les ordres sacrés. Il s'enrôla au mois d'août 1914, obtint sa commission et fut tué en octobre 1916.

L'autre jour j'ai reçu une lettre d'un ami d'Oxford. Elle renfermait cette phrase: "Je déteste le militarisme sous toutes ses formes." Cela me ramena tout à coup d'une façon quelconque aux jours qui ont précédé la guerre, aux idées que j'avais presque complètement oubliées. Je suppose qu'en ces jours-là la grande caractéristique ceux d'entre nous qui s'efforçaient d'être dans les "avant-postes de la pensée moderne", c'était leur vertueux égoïsme, leur insistance anarchique sur les prétentions de l'individu au dépens de la loi, de l'ordre, de la société et de la tradition. "L'avancement de soi-même" était considéré comme le premier devoir de tout homme et de toute femme.

Et ensuite, je me suis mis à penser à ce que je venais de voir à peine quelques jours auparavant. D'abord aux bataillons d'hommes marchant dans les ténèbres, constamment et à pas réguliers, vers le grondement des canons, destinés dans les douze heures suivantes à sauter à l'attaque comme un seul homme, sans hésitation ni doute, à travers des barrages d'obus cruels et des orages de balles meurtrières. Puis l'après-midi suivant, à cette poignée d'hommes, tout ce qui restait d'environ trois bataillons après dix heures de combat, une poignée d'hommes épuisés, brûlés, aux nerfs tendus, cherchant avec un acharnement terrible à rester maître de la dernière section d'une tranchée allemande, jusqu'à ce qu'ils reçussent l'ordre de se retirer. Et en dernier lieu, les jours suivants et les nuits suivantes, au flot constant de blessés et de morts qui étaient portés par les tranchées; et aux perquisitions faites sans relâche, pendant trois ou quatre jours après, lesquelles n'étaient jamais faites en vain.

L'avancement de soi-même! Combien nous nous sommes éloignés de cet idéal des jours d'avant-guerre. Et comme toutes ces choses repassaient dans mon esprit, je m'étonnais de constater combien faible était la réponse sortant de mon être à cette phrase, "Je déteste le militarisme sous toutes ses formes."

Avant la guerre, moi aussi, je détestais le "militarisme". Je méprisais les soldats comme des hommes ayant vendu leur droit de naissance pour un plat de potage. La vue des gardes faisant l'exercice aux casernes Wellington, marchant comme un seul homme au commandement de leur instructeur, me faisait rire amèrement. Ce n'était pas des hommes mais des mannequins. Lorsque je m'enrôlai d'abord, et pendant plusieurs mois ensuite, les "bouffonneries militaires", le salut, l'uniformité méticuleuse, la rigide suppression de l'exubérance individuelle, me contrariaient et m'enrageaient. Je comparais cela au rituel d'une religion, mais d'une religion d'autorité seulement,

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

qui dépendait non du consentement individuel, mais de la tradition, pour toutes sanctions. Je détestais "le militarisme" sous toutes ses formes. Maintenant—eh bien, je suis porté à peser de nouveau le jugement que j'ai porté sur toutes ces choses. Le fait de constater le motif de la discipline militaire n'a fait comprendre un peu de sa signification éthique—plus que cela, de sa portée spirituelle.

Parce que, malgré que cette partie de la "grande avance" qu'il m'a été donné de voir n'ait pas été un succès, ce fut néanmoins un triomphe—un triomphe spirituel. D'après les compte-rendus du correspondant de guerre ordinaire on ne peut à peine s'imaginer combien grand a été ce triomphe spirituel. Parce que le correspondant de guerre ne voit que l'extérieur et ne peut que décrire l'apparence extérieure des choses. Nous qui sommes de l'Armée, qui connaissons les hommes comme des individus, qui avons parlé avec eux, avec eux, censuré leurs lettres, travaillé avec eux, nous voyons au-dessous de la surface.

Le correspondant de guerre voit les figures des hommes dans leur marche vers la Vallée des Ténèbres, voit la fixité du regard et de la bouche, entend leurs plaisanteries joyeuses. Il les voit avancer sans broncher dans la Vallée. Il en voit quelques-uns qui reviennent, fatigués, sales, épuisés, mais encore capables de plaisanter avec le passant. Il nous donne une description d'hommes sans nerfs, sans sensibilité, sans imagination, entraînés à regarder la mort comme s'ils faisaient face à la pluie ou comme tout autre incident ordinaire de la vie de tous les jours. Le "Tommy" du correspondant de guerre n'est pas un être humain, mais une figure étrangère, douée du talent de la réplique, mais un peu plus seulement que le mannequin que nous croyions qu'il était en ces jours éloignés d'avant guerre, lorsque nous le suivions des yeux pendant l'exercice sur le terrain des casernes. Nous, soldats, connaissons davantage. Nous savons que chacun de ces hommes est un individu rempli d'affections humaines, un grand nombre d'entre eux écrivant à leur famille toutes les semaines des lettres pleines de tendresse, chacun désirant de toute son âme la fin de cette affaire détestable de la guerre qui le sépare de ce qu'il aime le plus au monde. Nous savons que chacun de ces hommes a toute la répugnance, naturelle à des hommes en santé, de se faire estropier, et une crainte toute humaine des blessures et de la Vallée des Ténèbres de la Mort.

La connaissance de tout ceci n'entrave en rien la marche régulière des troupes comme elles passent, la fixité du regard et de la bouche, les plaisanteries joyeuses; mais cela donne à ces dernières une signification cent fois plus importante. Parce que nous savons ce que ces choses signifient, ce n'est pas un manque d'affection humaine, ou de la faiblesse ou un manque d'imagination, mais quelque chose de superposé à tout cela et à quoi elles sont complètement subordonnées. En plus, et au-dessus de l'individualité de chaque homme, de ses désirs personnels, de ses craintes et de ses espérances, il y a la personnalité commune du soldat qui ignore la crainte et n'a qu'une ambition, vaincre l'ennemi et faire triompher ainsi la cause sacrée pour laquelle il combat. Dans chacun de ces hommes il y a cette double personnalité: le moi humain ordinaire qui hait le danger et craint la souffrance et la mort, qui désire retourner chez lui et accueillerait avec joie la fin de la guerre à n'importe quelles conditions; et aussi la personnalité plus forte du soldat qui ne peut accepter qu'une sorte de fin à cette guerre, peu importe le prix—la victoire de la liberté et de la justice, et la défaite complète de la force brutale.

Et lorsque nos regards se portent en arrière pour embrasser ces longs mois d'entraînement que l'on fait subir au soldat nous comprenons comment chaque détail de cette formation, bien qu'alors cela puisse nous paraître trivial, contre le bon sens et même irritant, était réellement dirigé à cette fin. Parce que dès qu'un homme se fait soldat sa double personnalité commence. A partir de ce moment il est à la fois homme et soldat. Dans sa conduite il ne lui suffit plus de songer à sa réputation comme homme mais bien plus à son honneur comme soldat. Dans toutes les circonstances de sa vie, en ce qui concerne sa tenue, l'apparence, les aliments, les boissons, l'accommodation, et le travail, ses préférences individuelles comptent pour rien, il n'y a que son efficacité

10 GEORGE V, A. 1920

comme soldat qui compte. D'abord il "déteste ceci", et "ne peut voir le but de cela". Mais avec le temps sa formation se parachève et il comprend, qu'il déteste une chose ou non, qu'il voie le point d'une chose ou non, que cela est une question qui n'a pas la moindre importance. S'il est sage il garde pour lui-même ce qu'il aime et ce qu'il n'aime pas.

Pendant tout le temps de sa formation il apprend le peu d'importance de son individualité, comprenant que dans une crise nationale, une crise universelle, elle compte pour rien. D'un autre côté, il apprend en même temps qu'en sa qualité d'unité dans une force de combat chacune de ses actions est de la plus haute importance. L'humilité qu'inculque l'Armée dans l'esprit du soldat n'est pas une vile dépréciation de son être qui conduit à la perte du respect de soi-même et de l'énergie pour l'effort. C'est une nouvelle conception du soi qui remplace l'individualisme des anciens jours. L'homme est devenu humble, mais en proportion le soldat est devenu excessivement orgueilleux. Les anciens caprices et les anciennes ambitions personnels font place à une ambition et à une détermination communes, et cette union de volonté est symbolisée en action par l'exactitude simultanée des exercices militaires, et dans la tenue, par l'identité rigoureuse de l'uniforme. Tout ce qui attire l'attention sur l'individu, soit au cours des exercices, soit dans la tenue, est un crime, parce que c'est essentiel que l'individualité du soldat doive être complètement subordonnée à la personnalité commune du régiment.

Ainsi que je l'ai dit précédemment l'humilité personnelle du soldat n'a en soi rien de la nature d'une vile dépréciation de sa personne ou d'un relâchement. Au contraire, chaque détail concernant son apparence et chacune des circonstances les plus triviales de ses fonctions prennent une importance considérable. La négligence dans sa tenue et la nonchalance dans l'exercice de son devoir sont des crimes militaires. Dans un bon régiment le soldat vise à la perfection tout le temps.

Et c'est lorsqu'il en arrive à l'épreuve suprême du combat qu'apparaissent les fruits de sa formation. Le bon soldat a appris la plus dure leçon entre toutes—la leçon de la soumission de son être à une personnalité plus élevée et plus importante. Il a appris à tout sacrifier ce qui lui appartient individuellement à une cause qui est de beaucoup plus grande que ne pourrait l'être aucune de ses ambitions à lui. Il a appris à accomplir cela si parfaitement qu'il ne connaît point la peur—parce que la peur est personnelle.

Cela est bien éloigné des prétentions des jours anciens où l'on entendait parler de l'avancement de soi-même, n'est-ce pas? Je ne prétends nullement être un bon soldat, mais je crois que peut-être je puis dire que je commence à en être un, parce que si l'on me demande si "je déteste le militarisme sous toutes ses formes", ma pensée sera que "la réponse est négative". J'irai même plus loin et dirai que j'espère qu'un certain degré de cette discipline et de cette subordination de soi-même qui a pu porter des hommes à marcher avec calme vers la mort survivra pendant les jours de paix et contribuera à faire de ceux qui resteront de meilleurs citoyens, de meilleurs ouvriers, de meilleurs serviteurs de l'Etat, de meilleurs hommes de l'Eglise.

D.—ENSEIGNEMENT ET MAINTIEN DE LA DISCIPLINE.

Les raisons en faveur de la discipline dans toutes les circonstances de la vie sont bien connues. Dès l'enfance tous sont, ou devraient l'être, soumis à la discipline, et il n'est pas croyable qu'aucune personne raisonnable puisse nier la nécessité de la discipline, la seule différence d'opinion pouvant exister à ce sujet étant une différence seulement concernant le degré de discipline nécessaire dans une profession particulière quelconque, etc.

Dans les services de combat d'une nation civilisée la coutume a été presque invariablement de chercher à obtenir et à produire le degré le plus parfait de discipline. Cela est essentiel vu que la discipline fait naître l'obéissance, et *vice versa*, et l'on

DOC. PARLEMENTAIRE No 61

constatera que pendant l'épreuve des inconvénients et des dangers les plus considérables, etc., la machine humaine ne manquera pas.

La discipline dans le passé a été obtenue surtout par la crainte des punitions. Mais de nos jours, vu les améliorations qui découlent de l'instruction, la discipline peut être obtenue et maintenue bien plus facilement par le caractère personnel de ceux qui ont l'autorité plutôt que par l'exercice de mesures pénales. Il est essentiel que ceux qui possèdent l'autorité devraient être doués d'imagination comme aussi d'une certaine bonne humeur, plus particulièrement les officiers les plus élevés, et ils doivent toujours être prêts à donner l'exemple en ne s'épargnant jamais pour le bien du service.

La faculté du commandement s'apprend ordinairement avec l'expérience, mais il est recommandé que les officiers juniors reçoivent dans cette matière d'importance suprême plus d'enseignements qu'il ne s'en donne présentement.

Il doit y avoir une bonne raison pour chaque ordre donné, et la raison doit être expliquée aux hommes quand la chose est possible. Une explication de ce genre aux sous-officiers et autres portera toujours de bons fruits; cela fait vite le tour des rangs.

On devrait enseigner aux sous-officiers marinières de 1re classe et autres à conduire et à diriger les autres et à associer la fermeté au tact.

Il ne faut jamais négliger les parades et plusieurs autres formes de discipline en rangs serrés.