

71
Aéronautique

M. le Secrétaire d'Etat
de l'aviation

Commission de l'armée

Séance du 14 mai 1917

COMMISSION DE L'ARMÉE

Séance du lundi 14 mai 1917

A trois heures vingt-cinq minutes est introduit:
Mr Daniel VINCENT, sous-secrétaire d'Etat
de l'aéronautique.

M. LE PRESIDENT - La parole est à Mr le sous-secrétaire d'Etat.

M. DANIEL VINCENT, sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique - Messieurs, j'ai répondu avec plaisir à la convocation qu'a bien voulu m'adresser la commission sénatoriale de l'armée. J'ai pensé qu'il l'intéresserait de savoir les conditions dans lesquelles l'aviation a travaillé dans la dernière offensive, de connaître l'inventaire actuel de nos forces, le programme que nous sommes en train de réaliser ainsi que le concours américain sur lequel nous sommes en droit de compter. (Très bien!)

Dans la récente offensive de l'Aisne, l'aviation a participé aux opérations en trois phases: la phase de préparation, c'est à dire de repérage des ouvrages et emplacements d'artillerie à détruire; la phase de collaboration par repérage de la destruction des ouvrages

ennemis; la phase de collaboration à l'offensive proprement dite.

En ce qui concerne cette collaboration de l'aviation aux opérations, vous avez certainement recueilli, comme moi un certain nombre de critiques: j'ai tenu autant que possible à me rendre compte des conditions dans lesquelles l'aviation avait pu travailler, les résultats qu'elle avait obtenus, ainsi que les pertes qu'elle avait subies

Je prends la première phase, ^{du repérage} celle des ouvrages à détruire

Je n'ai pas besoin de rappeler que tout cela s'est passé par un très mauvais temps et que l'aviation s'est trouvée placée dans les conditions les plus défavorables pour remplir sa mission: il y a malheureusement encore beaucoup de personnes, même des chefs, qui ne savent pas que, pour voler, il faut du plafond, c'est à dire du ciel, que lorsque le ciel est fermé, l'aviation est obligée de voler bas, par conséquent, dans des conditions très difficiles.

La préparation préalable a commencé le 20 mars. Le temps était tout à fait mauvais, mais enfin, les repérages ont été approximativement suffisants.

La seconde phase, celle de la préparation d'artillerie a commencé le 11 avril; le temps a été très mauvais jusqu'au 13; ce n'est que le 14 et le 15 que quelques déchirures du ciel ont permis une observation

d'ensemble; le 15, à 16 heures, dans tous les corps, une photographie générale a été prise des résultats de la préparation d'artillerie. La photographie était suffisante, d'autant que, chaque jour, au moyen d'observations fragmentaires, la carte était tenue au courant des résultats obtenus.

L'impression générale qui se dégage de la lecture des documents photographiques est que la préparation était généralement bonne en première ligne, mais qu'elle était défectueuse dès la seconde ligne: les ouvrages n'y étaient pas suffisamment détruits.

D'autre part, le terrain était difficile, beaucoup d'ouvrages étaient en arrière pente et, d'après les photographies dont j'ai apporté quelques exemplaires que je tiens à votre disposition, on voit bien qu'il restait encore des ouvrages qui auraient dû être détruits.

L'offensive a été déclenchée le 16 avril. Ce jour-là l'aviation dut travailler par un plafond très bas. C'est ainsi que les vols eurent lieu entre 200 et quelquefois 10 mètres au-dessus des lignes ennemies, les ordres de combat en témoignent.

Dès cinq heures du matin, contrairement à ce que disent ceux qui prétendent que l'aviation ne s'était pas levée de bonne heure, les avions ont patrouillé à moins de 200 mètres de hauteur, rapportant sur les positions ennemies les renseignements les plus récents et les plus précis. En raison du ciel bas, nos avions de grande

chasse eux-mêmes ont du travailler ce jour-là en liaison avec l'infanterie.

Un chiffre va montrer dans quelles conditions s'est faite cette action: le 16, le 17 et le 18 avril, dans les quatre escadrilles à 15 appareils, c'est à dire sur 60 appareils du groupe Brocart, 29 avions ont été touchés par des balles de fusils ou de mitrailleuses d'infanterie; ils travaillaient en reconnaissance immédiate et par protection immédiatement des avions d'infanterie.

Vous savez quel est le rôle de l'aviation travaillant ainsi en liaison avec l'infanterie: Les photographies sont remises aux commandants des secteurs aéronautiques; au secteur se trouve un officier dont le rôle est d'étudier ces photographies et de les transmettre immédiatement à l'état-major. En même temps, ces documents sont remis au deuxième bureau de l'état-major. Par deux voies qui ne sont pas toujours concordantes, les renseignements arrivent ainsi au commandement, celle des avions, celle des prisonniers: c'est au commandement qu'il appartient de dire où sont les bons renseignements: dans les photographies d'avion ou dans les récits faits par les prisonniers qui ont pu être capturés.

Je dois dire, en passant, que l'aviation se plaint qu'on ne reconnaisse pas aux documents photographiques qu'elle apporte, toute leur valeur documentaire

Dès ce moment, donc, la question m'échappe, puis que commence la responsabilité du chef.

Y a-t-il eu des plaintes ? Oui, il y en a eu qui ont été transmises au commandement et sur lesquelles j'ai tenu à savoir les réponses qui avaient été faites.

Voici, à la date du 10 avril, avant l'offensive par conséquent, un ordre du général Humbert:

" A la veille de la bataille, c'est moins que jamais le moment de douter et d'altérer leur réciproque confiance. Le général commandant l'armée reçoit fréquemment des plaintes au sujet de l'aviation: il serait regrettable qu'elles aient un écho parmi les troupes; elles témoignent généralement d'une connaissance insuffisante des possibilités de l'aviation et d'une ignorance des pertes subies par elle et elles sont le plus souvent injustifiées.

Un avion ne peut pas être en l'air toute la journée; après un certain nombre d'heures de vol, les forces physiques, moteur, pilote, observateur, sont à bout. Le moteur doit être revu; il en est de même de tous les sports et exercices violents et dangereux.

L'aviation française n'a pas la prétention d'annihiler l'aviation allemande pas plus que l'infanterie française n'a la prétention d'annihiler l'infanterie allemande. Les aviateurs reçoivent sans protester les coups de canon de l'artillerie allemande non neutralisée par l'artillerie française. La lutte s'établit entre deux forces, intelligence et volonté. Les interrogatoires de nos prisonniers permettent de croire à la supériorité de notre aviation; l'aviation, plus que toute autre arme est parfois arrêtée par les circonstances atmosphériques et des impossibilités matérielles que les aviateurs avides de participer à la bataille sont les premiers à regretter.

Les troupes survolées par des avions déclarent deux fois sur trois que ce sont des avions allemands, alors que ce sont des avions français.

Une artillerie divisionnaire se plaint qu'elle ait eu 18 blessés et en rend responsable l'aviation. Or 84 avions ont eu comme pertes: un officier et un sous-officier tués; un officier, un sous-officier, quatre soldats mortellement blessés.

L'aviation a abattu 4 avions ennemis et fait 32 patrouilles de chasse. Ce chiffre se passe de commentaire. Cet ordre sera lu aux troupes.....

M. LE PRESIDENT - Les pertes dont vous venez de parler sont-elles du fait de l'ennemi, ou sont-elles

dues à des accidents dans lesquels l'ennemi n'est pour rien ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Vous avez raison, monsieur le président, de faire cette distinction car la liste des pertes par accident est plus nombreuse que la liste des pertes au combat. Je reviendrai sur cette question tout à l'heure.

Le 6 mai, le général Antoine écrit:

" En vous retournant le rapport du lieutenant colonel je vous invite à ne plus transmettre des plaintes de ce genre.....

Des explications provoquées hier sur mon ordre il résulte que les artilleurs de la D M ont pris certains de nos avions de chasse pour des avions allemands, qu'en tout cas, ils ne font pas ce qu'ils devraient faire, prévenir le poste le plus proche pour avertir l'aviation de chasse. Il y a lieu de rappeler l'artillerie à l'observation de cette consigne et d'essayer de la convaincre que l'aviation d'armée a fait tout son devoir au cours de la dernière offensive, et l'aviation de corps d'armée et que les artilleurs devraient être les derniers à l'ignorer.

Le 10 mai, le général Maistre remercie le groupe Bonnemaizon pour l'aide apportée à l'armée, spécialement dans la journée du 5...

J'ai sous la main, messieurs, de nombreux documents qui témoignent de l'activité de l'aviation. Cela n'empêche qu'il y ait des critiques; mais tout de même il faut, dès le début, que ce que l'aviation a mis de dévouement au service de l'armée, ne soit pas méconnu. C'est pourquoi j'ai tenu à faire les lectures que vous venez d'entendre.

M. LE PRESIDENT - Il n'y a pas un de nos collègues qui ne reconnaisse le dévouement des aviateurs: Vous avez tout de même bien fait de le rappeler (Très bien)

M. HENRY BERENGER - Ce n'est pas sur ce terrain que se pose la question.

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Il y a, dans les opérations, une répartition de la chasse et de l'observation qui a donné lieu à un certain nombre de réflexions qui peuvent être fondées. L'aviation de chasse a travaillé à longue distance en avant de nos lignes et l'aviation d'armée ne s'est pas sentie protégée d'une façon immédiate: de ce manque de protection immédiate, on a pu conclure souvent à un manque de protection total.

C'est là une manière de faire qui a été étudiée et décidée et ce n'est pas par hasard qu'on s'est arrêté à cette manière de procéder. Dès le 2 mars, en effet, une décision du général en chef supprimait la protection immédiate de quatre avions de chasse par aviation de corps d'armée; on laissait seulement à la disposition des armées 30 avions par armée pour assurer la protection.

L'aviation qui devenait ainsi une aviation de grande chasse avait pour mission d'établir une sorte de barrage continu bien en avant de nos lignes.

C'est d'ailleurs la méthode qu'ont employée les Anglais: poussant à l'extrême le système français, ils

ne font pas du tout de protection de corps d'armée, ils n'ont que de la protection lointaine et, pour fixer l'ennemi là où ils veulent le fixer, ils accompagnent leur aviation de chasse d'avions de bombardement; sur Cambrai sur Valenciennes, ils envoient des escadrilles mixtes dans lesquelles figurent des avions de bombardement qui forcent l'adversaire à rester là.

Il est juste d'ailleurs de reconnaître que cette tactique qui a valu aux Anglais des résultats considérables, leur a causé des pertes correspondantes. Comme je le disais, c'est celle qui est employée par nous, mais avec plus de prudence, ce qui explique les résultats moindres, mais aussi les pertes moindres. J'ajoute que les Anglais sont obligés d'avoir une proportion d'avions de chasse beaucoup plus grande que nous, proportion que nous voudrions avoir et que, dès le mois de janvier 1916, dans une conférence dont le Sénat a connu les résultats, le général de Castelnau fixait comme prévision et que actuellement nous devons atteindre.

Les Anglais, en effet, sur le front d'Arras, ont 2 appareils de chasse pour 1 appareil de corps d'armée, tandis que, dans nos trois groupes d'armées, Nord, réserve et centre, nous avons 1 appareil de chasse pour 2,5 appareils de corps d'armée.

J'arrive maintenant aux résultats obtenus dans le mois d'avril. Vous avez tous vu les chiffres publiés

dans le Times et qui ont causé une émotion légitime: je dois dire qu'ils n'étaient pas exacts, mais le sens dans lequel ils donnent des résultats est exact: la proportion des résultats obtenus par les Anglais est supérieure à celle des résultats obtenus par l'aviation française.

La casse totale de nos appareils est de l'ordre de 600 à 700 en avril dernier, due en très grande partie aux atterrissages déf"otueux, difficiles sur des terrains mouvementés, bouleversés; pour le personnel, heureusement, les pertes sont beaucoup moindres

Les chiffres des résultats anglais sont les suivants: ils ont abattu sûrement 11 avions dans les lignes allemandes; ils en réclament davantage; ils vont jusqu'à 102 homologués, c'est à dire vérifiés d'après les renseignements ennemis comme étant tombés. D'autre part le chiffre des avions probablement abattus et non vérifiés est de 174. A prendre les renseignements comme vérifiés, cela ferait un total de 276 avions allemands abattus par les Anglais.

Nous, pour notre part, nous en aurions abattu 146 avions allemands: 12 sûrement dans nos lignes; 60 sûrement tombés dans les lignes allemandes; 74 non homologués.

Quels sont maintenant les effectifs perdus par les Anglais et par nous? Le calcul est un peu délicat parce qu'il ne faut pas tabler sur l'ensemble des forces de nos alliés et de nous.

Presque toutes les forces anglaises sont engagées. Il n'en est pas de même des forces françaises; il y en a dans l'est, par exemple, dont le travail ne saurait se comparer à celui des autres; d'autre part, nous avons des défenses aériennes de l'arrière-front qui n'ont pas participé à la bataille et sur lesquelles il ne faut pas baser des calculs.

De la discrimination que j'ai faite, il résulte que, sur un effectif de 1930 pilotes et observateurs les Anglais ont perdu, au mois d'avril, 237 officiers et soldats, soit 14 pour 100; sur les effectifs totaux français qui étaient de 3510 pilotes et observateurs, nous avons perdu en avril 123 aviateurs.

Mais, envisagée ainsi, la proportion de nos pertes serait donc moindre, mais trop moindre, si je puis dire; ce n'est pas sur notre effectif total qu'il faut se baser pour évaluer le pourcentage des pertes, c'est sur le chiffre des forces engagées. Si nous faisons alors le calcul, nous arrivons à une proportion de pertes de 8 à 9 pour 100. J'ajoute, pour répondre à la question que posait tout à l'heure Mr le président, que sur les 123 tombés, nous avons eu seulement 28 tués à l'ennemi, 43 disparus; et le chiffre des tués par accident est de 52...

Ce chiffre de 52 appelle des réflexions sérieuses; ces accidents tiennent à deux causes: question

d'appareils, question de pilotage.

En ce qui concerne les appareils, nous avons reçu des plaintes du front: il semble que les appareils ne sont pas toujours réceptionnés avec toute l'attention qui conviendrait avant d'être envoyés au front. J'ai, en effet, envoyé immédiatement une commission: pour qu'elle pût travailler utilement, il fallait qu'elle ne fût pas très nombreuse; les trois officiers qui la composent ont constaté que sur un appareil en particulier, le Sopwith, beaucoup de détails donnaient lieu à des critiques. C'est ainsi que les attaches en corde à piano forment des petites bouches: quand le fil tire en normale, la boucle ne fatigue pas, mais, quand le travail du fil ne se fait plus en normale, la boucle subit un effort de torsion, elle se plie et elle peut se briser.

En présence de cette constatation, immédiatement et d'accord avec le commandement, nous avons donné des instructions nouvelles formelles et aussi pris des sanctions contre les contrôleurs. L'un d'eux a été révoqué; trois autres ont reçu un blâme écrit extrêmement sévère; en outre des instructions que j'ai dans mon dossier, et qu'il est inutile, j'en crois, de vous lire, ont été données au service du contrôle: le renvoi au corps sera désormais la sanction la plus bénigne.

M. MILLIES LACROIX - Les sanctions ne seront jamais assez sévères. ;L'imperfection dont vient de par-

ler Mr le sous-secrétaire d'Etat avait été signalée, si je ne me trompe, avant la guerre et des instructions formelles avaient été données, si j'ai bonne mémoire, pour le renforcement de ces boucles afin d'éviter leur rupture sous l'effort d'une traction anormale.

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - J'ajoute que la responsabilité des constructeurs eux-mêmes est engagée. Le point de vue juridique est un peu délicat mais tout de même la question est engagée au regard des constructeurs tant au point de vue de leur responsabilité pécuniaire que pénale, s'il le faut. (Très bien! très bien!)

Il est un autre élément qu'il faut envisager et qui tient à la fois aux appareils et aux pilotes.

Les appareils, en effet, sont arrivés trop vite et trop tard sur le front. C'est ainsi que, le 12 avril, la réserve générale avait encore dans ses hangars environ 280 Spad et 150 ou 180 Sopwith. J'ai immédiatement fait forcer les départs; mais je dois dire que cette situation tout à fait inadmissible était le résultat de circonstances dont la responsabilité dépasse celle du chef de la maison.

Avant l'offensive, les hangars durent se déplacer pour se mettre aux cantonnements prévus. Or, il s'est trouvé que, pendant quinze jours, des ordres généraux avaient été donnés, interdisant les routes aux tracteurs et aux prolonges de transport du matériel. Le départ des hangars s'est donc fait au dernier moment. Le résultat

c'est que hangars et appareils sont partis le 13 et le 14 c'est à dire presque au moment même de la bataille; de plus des appareils nouveaux, tels que les Sopwith ont dû être montés par des pilotes de Farman ou de Caudron, qui mal préparés à la conduite de ces appareils, ont eu de nombreux accidents d'atterrissage; les Spa d, d'autre part, étaient montés par des hommes qui n'avaient le plus souvent monté que des Nieuport.

Ainsi, dès l'origine, il y a eu un manque de méthode, de préparation générale dans l'entrée en ligne de l'aviation; il en est résulté des accidents qui auraient pu être évités par une préparation meilleure.

J'arrive maintenant à la question du personnel elle est importante parce qu'il faut prévoir ce qui se passera demain.

Jusqu'ici, dans l'aviation, on s'est surtout occupé du matériel, et on a eu raison: c'est un bon matériel qu'il faut avoir d'abord; tout de même la qualité du pilote est pour une grande part dans la qualité de l'appareil

Or, depuis quelque temps, le commandement fait observer qu'en général les pilotes n'ont plus le même entraînement, la même préparation qu'autrefois; le recrutement donne lieu à des observations très sérieuses.

Dans les quatre premiers mois de 1917, sur 1124 élèves pilotes qui sont venus du front, 239 ont été rayés dans les écoles pour inaptitude physique générale, pour

inaptitude au pilotage et quelques-une pour indiscipline. C'est une proportion de 21 pour 100

Il est certain que si le recrutement était opéré plus sérieusement, nous n'aurions pas ce déchet de près d'un quart; peut-être, dans les armes, se refuse-t-on trop souvent à lâcher les bons soldats... C'est compréhensible, jusqu'à un certain point; mais néanmoins, dès que j'aurai recueilli sur cette question un peu délicate tous les renseignements nécessaires, j'ai l'intention d'appeler sur ce point l'attention du chef d'état-major général. Il faudrait que l'on sût, dans l'infanterie, dans la cavalerie, dans l'artillerie, que lorsqu'un homme est un bon soldat, il y a peut-être pour l'aviation et pour l'armée en général un intérêt supérieur à le céder

M. HENRY BERENGER - Après trois ans de guerre!

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Je comprends la pensée de Mr Bérenger: si les Anglais font du sport, c'est qu'ils sont frais; aussi, en terminant, montrerai-je que le premier effort consiste à demander à l'Amérique des pilotes frais pour faire de la chasse et du bombardement. Il est certain que quelles que soient les qualités d'une race, il y a un moment où la fatigue survient: cette fatigue, nous la sentons....

M. Henry BERENGER .- Tel n'était pas le sens de mon interruption . Je voulais seulement faire constater que la coordination entre les différentes armes au point de vue du recrutement professionnel des bons soldats, soit pour l'aéronautique, l'artillerie, l'infanterie, le service de santé etc.. coordination qui a été réclamée avec vigueur par les commissions parlementaires, n'est pas résolue au 35^e mois de la guerre malgré des créations bifides ou trifides de chefs d'état-major généraux, de G.Q.G. et de toute une série d'organismes qui n'aboutissent à rien . J'ai pu le constater il y a trois jours encore pour la Marine .

M. Paul DOUMER .- M. le Sous secrétaire d'Etat a donné tout à l'heure le chiffre de 3 510 pilotes .Or, ce chiffre ne peut manifestement être exact ; il n'y avait pas 3 510 pilotes à l'armée du Nord-Est ...

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- J'ai parlé de l'ensemble des pilotes et observateurs aux armées .

M. Paul DOUMER .- Le nombre en est alors considérable par rapport aux appareils .

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- J'ai pris toute la

zone des armées en vous indiquant que j'avais fait une discrimination pour obtenir des éléments comparables entre eux . J'ajoute que dans ce chiffre de 3 510 sont compris la R G A et la G D C .

M. Paul DOUMER .- Bref, vous y comprenez tous ceux qui sont dans les divisions d'entraînement, c'est à dire qui ne sont pas encore des pilotes formés .

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- Ceux qui sont en position de départ .

M. Paul DOUMER .- A la R G A, comme dans les divisions d'entraînement, ni appareils ni hommes ne sont des combattants . Donc, le chiffre réel des pilotes et des observateurs est inférieur à celui que vous nous donnez . Notre aviation est insuffisante en nombre, et si, lors de la dernière offensive, elle est arrivée trop tard sur le théâtre des opérations, c'est parce qu'elle avait autre chose à faire ailleurs .

Je ne veux pas vous en rendre responsable, pas plus que je ne veux formuler de critiques à cet égard contre le général Franchet. Mais M. le Président de la Commission a entendu, comme moi-même, tel chef de groupe d'armée qui avait demandé 200 appareils pour son front et qui a dû faire sa préparation

avec 75 seulement . Les 200 appareils sont arrivés la veille de l'action, c'est à dire quand la période de préparation était terminée .

L'avis unanime est que durant toute cette période de préparation où le réglage de s tirs a été très médiocre par suite de l'insuffisance des observations, l'air ne nous appartenait pas ; les Allemands avaient sur nous une supériorité incontestable .

Nous étions en avance de plusieurs années sur l'armée allemande au point de vue aviation , nous l'étions plus encore sur l'armée anglaise qui n'avait qu'une aviation maritime ; nous voici dépassés par les uns et par les autres alors que nous avons à notre disposition et les pilotes et les moyens de fabrication .

Un programme a été établi au début de 1916 par la conférence de Castelnau ; il a été complété par des conférences ultérieures. J'ai le regret de constater que ce programme de 1916 n'est pas encore atteint . Pourtant, il est très faible eu égard à l'importance de notre armée . Notre armée est double de l'armée anglaise, elle a besoin d'un nombre d'avions proportionné à son importance .

Si je parle de la qualité, c'est encore pis . Notre

collègue M. Menier, dans son rapport, indique ce que sont nos avions d'observation : des appareils incapables de se défendre eux-mêmes, munis de vieux moteurs, et qui, s'ils n'ont pas d'avions de chasse pour les protéger sont une proie facile pour l'ennemi .

Il y a un effort considérable à faire si l'on veut rattraper le terrain perdu .

M. Henry BERENGER . - Je voudrais donner lecture à M. le Sous secrétaire d'Etat et à la Commission d'une note qui m'a été remise par un chef d'artillerie lourde de la 4^e armée sur l'utilisation des avions . Nous devons tenir compte de l'opinion formulée par ceux qui ont vécu la bataille :

" L'attaque du 17 Avril tentée par la 4^e armée a subi un échec dont la principale cause est due à une préparation d'artillerie insuffisante . L'expérience a démontré que l'attaque ne réussit que si le fantassin se porte la crosse à la main sur la position à conquérir : il s'arrête si des défenses ennemies ont été insuffisamment démolies .

" Le rôle de démolisseur est dévolu à l'artillerie de tranchée pour les défenses très rapprochées, et à l'artillerie lourde courte pour les autres ; cette dernière est aidée, pour les défenses accessoires et autres, par l'artillerie de campagne . Il est fait appel aussi pour la démolition de certains points à l'ALVF et à l'ALGP ; le but de cette étude est de mettre en lumière le rôle si important de l'artillerie lourde courte mise à la disposition des divisions et de faire ressortir les erreurs commises .

" L'artillerie lourde courte comprend toutes les variétés de 155 court, le mortier de 220 avec chassis et plate forme métallique, le mortier de 220 avec plateforme en bois, et quelquefois le mortier de 270 .

" Pour que cette artillerie puisse remplir sa mission, on la place à proximité des premières lignes françaises . Il n'est pas possible d'indiquer la distance type car tout dépend de la mission dévolue soit à la batterie, soit au groupe, voire même au groupement de plusieurs groupes . Les emplacements dépendent aussi de la facilité de ravitaillement : question capitale à cause de l'énorme consommation de projectiles .

" Les batteries courtes peuvent être placées dans une zone variant de 1 000 à 2 000 mètres des premières lignes boches et à proximité des routes et si possible des voies de 0 m 60 . Dans ces conditions, on peut battre utilement une profondeur de 5 km chez l'ennemi .

" Cette artillerie lourde courte est placée sous les ordres du général commandant la division d'attaque ; c'est ce dernier qui lui donne sa mission, c'est à dire ses objectifs par l'intermédiaire du colonel commandant l'artillerie divisionnaire . La démolition s'obtient par le tir . Or, tout tir doit être réglé suivant les méthodes réglementaires, c'est à dire observé du commencement à la fin . Si l'objectif est vu d'un observatoire terrestre, le tir est facile et les résultats doivent être excellents, car avec des obus de 155 et de 220 l'erreur d'observation n'est pas permise .

" Si l'objectif n'est pas visible d'un observatoire terrestre, mais s'il se trouve à proximité d'un point bien net, on peut employer le transport de tir qui donne de moins bons résultats, mais nécessite un plus grand nombre d'obus à cause des diverses vérifications à faire sur le but témoin . Dans tous les autres cas, il faut recourir à l'observation aérienne c'est à dire au ballon ou à l'avion .

" Le ballon est très sujet à caution ; je ne mets pas en cause l'habileté professionnelle des observateurs en ballon, mais à cause de sa sécurité propre, le ballon est loin des lignes et l'observateur ne voit que sur une ligne tangente au terrain ; il peut confondre les objectifs et alors toutes les erreurs peuvent se produire . J'ai fait exécuter beaucoup de tirs avec les ballons et j'ai le regret de constater qu'en général on peut employer le ballon comme moyen de contrôle, et, comme tel, il m'a rendu des services .

" L'avion est de beaucoup le meilleur organe d'observation aérienne, mais à la condition essentielle que le tir soit observé complètement par l'observateur, car il est démontré que les tirs de démolition, qui sont des tirs de précision exécutés même par pièce, demandent un temps assez long. Or, ces tirs se dérèglent; il est donc de nécessité absolue de les surveiller du début à la fin.

" En moins d'un an, j'ai avec un groupe de 2 batteries de mortier de 220, tiré près de 34 000 projectiles et j'ai constaté que 35 % des tirs sont faits avec observatoire terrestre; le reste avec des observateurs aériens.

" Il est donc indispensable que dans la préparation d'une attaque, l'artillerie lourde courte dispose de nombreux avions d'observation. J'estime qu'un avion par groupe lourd court est nécessaire et, à défaut, il en faudrait ~~un~~ un pour deux groupes.

" Or, pour l'attaque du 17 Avril, une artillerie divisionnaire comprenant 6 groupes de 75 et 5 groupes d'artillerie lourde courte, ne disposait que d'un seul avion et d'un seul ballon.

" Pour remédier à cette fâcheuse situation, le commandement avait prévenu les commandants de groupe d'A L C en leur désignant leurs objectifs, qu'il ne pouvait pas mettre d'avions à leur disposition et il leur recommandait de s'ingénier pour exécuter quand même les tirs dans les meilleures conditions: à l'impossible nul n'est tenu.

" Cette manière d'opérer est à supprimer; je la considère comme criminelle; car je déclare hautement qu'il est impossible de réussir des tirs dans de telles conditions; le seul résultat est d'envoyer les fantassins à la mort parce que l'artillerie n'a pas rempli sa mission.

" Quand le commandement met à la disposition d'une A D un groupe d'A L C, il le considère comme une unité bien instruite; il commet souvent une grave erreur, car tous les groupes d'A L C sont loin d'être des unités de premier ordre. Je citerai seulement l'exemple suivant:

" Un groupe de 155 C St Chamond (3 batteries) ne possédant comme commandant de batterie que des lieutenants de compétence ordinaire et comptant des officiers venant de la cavalerie et des gradés ex-cavalièrs et un personnel peu instruit. Ce groupe avait trois mois d'existence au moment de l'attaque ; je n'insisterai pas sur la valeur de sa coopération à l'attaque .

" Une préparation demande plusieurs jours et pas mal de groupes ne sont arrivés que très peu de jours avant l'attaque n'ayant pas le temps matériel d'effectuer leurs démolitions dans ces conditions on est fixé sur la valeur de la préparation .

" En résumé avec un nombre d'obus beaucoup moins considérable, mais avec beaucoup plus d'avions d'observation, on aurait obtenu un meilleur résultat . Comme exemple, je citerai un des secteurs de l'attaque où la préparation avait été bonne parce que presque tous les objectifs à démolir étaient vus d'observatoires terrestres : l'infanterie a pu atteindre ses objectifs sans perte conformément au programme de l'attaque .

" Conclusion : l'insuccès de l'attaque est dû à la mauvaise utilisation de l'A L C ; à une préparation défectueuse de cette artillerie par suite du manque d'observation aérienne. A qui la faute ? A ceux qui ne savent pas s'en servir et n'osent pas demander ce qui est indispensable ."

J'ai tenu, Messieurs, à donner lecture de cette note parce qu'elle met dans une lumière éclatante les causes des grosses pertes d'infanterie que nous avons éprouvées . On n'a pas donné le nombre d'avions suffisant . Je pose alors cette question : Pourquoi l'artillerie lourde courte, qui devrait avoir non un avion par groupe mais deux avions par groupe n'a-t-elle eu, pour 5 groupes d'artillerie, qu'un avion et un ballon ?

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- Je ne puis aujourd'hui que recueillir votre question . J'ai d'ailleurs sur ce point des renseignements qui corroborent, pour la 4^e armée, ceux que vous venez de nous donner . J e vois des photographies qui indiquent des destructions suffisantes ; là, la progression de l'infanterie s'est effectuée sans difficulté . Au contraire, là où les destructions étaient insuffisantes, l'infanterie a éprouvé de grosses difficultés dans sa progression .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Pourquoi n'avait-on pas mis les avions ?

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- Nous avons des avions en nombre suffisant pour que l'artillerie lourde ait pu en avoir .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Ce n'est pas ce qui nous a été dit .

M. Paul DOUMER .- Dans la VI^e armée , à Moulins sur l'Aisne, nous avons vu l'un des groupes les plus puissants d'artillerie lourde ; il y avait là 70 batteries disséminées dans le vallonement où eut lieu l'explosion de munitions .

Le commandant du groupe nous disait : "Nous n'avons pu faire de réglage aujourd'hui, nous attendons qu'on mette à notre disposition ou le ballon ou l'avion, il est pris par les autres batteries".

Le cas est très semblable à celui que signalait le correspondant de M. Bérenger à savoir qu'un groupe n'a pas d'avion qui lui soit affecté, et qu'il doit attendre pour commencer son réglage, que la préparation du groupe voisin soit terminée.

Il y avait donc une insuffisance en nombre, non en un seul point, mais particulièrement dans la 5^e et la 6^e armées.

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- Je vous remercie de ce renseignement, car, jusqu'ici, ce n'était point dans les groupes d'artillerie lourde, où nous avons 290 appareils, que les insuffisances s'étaient manifestées. Je vois que de ce côté il va falloir faire un effort sérieux.

M. Henry BERENGER .- Ce que je trouve singulier, c'est qu'un général puisse donner l'ordre d'exécuter des tirs à la légère en disant /" Débrouillez-vous", alors qu'il sait que les obus n'arriveront pas à la place où ils doivent tomber. Le résultat a été l'envoi à la mort de 20 000 Français. C'est là une chose que nous, parlementaires, qui avons notre

responsabilité, nous ne tolérerons pas . Il faut que des explications et des garanties nous soient données .

M. Paul DOUMER .- Il s'agit de savoir s'il y avait le nombre d'avions suffisant pour l'attaque formidable à laquelle on allait se livrer .

M. Gaston MENIER .- J e voudrais , à l'aide de quelques chiffres, résumer la situation . Les états que nous avons entre les mains sont arrêtés au 31 Mars ; depuis , les changements qui y ont été apportés sont assez faibles pour qu'on puisse les considérer comme pratiquement négligeables dans la discussion .

A cette date du 31 Mars, nous avons , dans les armées du Nord et du Nord-Est , 1536 pilotes dans les escadrilles . Il y avait en outre 564 pilotes (11 escadrilles) que je ne veux pas faire entrer dans mes calculs puisqu'ils étaient destinés au service aéronautique de l'armée, à la R G A , etc...

En ce qui concerne les appareils aux armées du Nord et du Nord Est, ils étaient au nombre de 1612 . Dans ce nombre, il y a un certain nombre de Farman démodés, dont on ne se sert pas parce qu'ils sont inutilisables . Ce total doit donc subir un

déchet déterminé .

Il semble pourtant, à première vue, que nous ayons un nombre de pilotes et d'appareils suffisant pour qu'un appel de 200 appareils soit au-dessous de nos disponibilités . Or, la vérité est que pour un appel de cette importance, il faut faire venir des appareils de Dunquerque ou de Belfort ; on ne peut trouver cette quantité dans les parties voisines du front . Nous manquons donc d'appareils et de pilotes pour faire un effort local d'une certaine envergure .

Je ne puis donc qu'appuyer ce qui a été dit concernant l'insuffisance de la préparation par les avions . Ainsi, non seulement le mauvais temps a retardé les opérations, mais le nombre d'avions dont nous disposions était très insuffisant pour une bonne préparation .

Nous en revenons donc toujours à la question du nombre d'appareils et de pilotes , d'appareils surtout - car nous pourrions peut-être former assez vite des pilotes, tandis que pour faire des appareils par centaines, il faut un très gros effort . Le chiffre de 1 450 qu'on nous avait promis n'est pas encore atteint, puisque, d'après les dernières indications que nous possédons, la production d'Avril a été de 1016 appareils .

M. Paul DOUMER .- Soit ce qui devrait normalement remplacer la casse .

M. Gaston MENIER .- Un gros effort de production est à faire si nous voulons aboutir à un résultat sérieux .

M. CAZENEUVE .- J'ai été très frappé d'un fait qui nous a été signalé tout à l'heure . M. le Sous Secrétaire d'Etat nous a dit que , faute d'observations aériennes faites avec des appareils qui ne peuvent tromper, on avait dû s'en rapporter aux dires des prisonniers . Or, le mensonge leur est assez habituel pour qu'on ne soit pas ainsi très exactement renseigné sur ce qui se passe dans les lignes ennemies .

Cela pouvait s'expliquer au début de la guerre, alors que l'aviation était un sport peu connu, mais je suis stupéfait de voir, à la 3^e année de guerre, que des officiers supérieurs ne se rendent pas compte des services probants que peut rendre l'observation par avions . Cette négligence dans le réglage du tir démontre que dans l'esprit de quelques chefs, l'aviation n'a pas prise l'importance nécessaire . Cela rappelle l'indifférence de certains, soit pour se protéger avec des masques contre les gaz asphyxiants, soit pour se servir d'obus asphyxiants à titre de riposte .

Il y a là un manque d'adaptation très fâcheux .

M. de SELVES .- Il en est de même pour l'artillerie .

M. Paul DOUMER .- D'autre part, nous avons trouvé des chefs qui réclamaient ce qu'ils n'avaient pas .

M. CAZENEUVE .- Tandis que d'autres ne paraissent pas se rendre compte de l'utilité de ces nouveaux moyens de combat. Il en est résulté que nos troupes se sont écrasées contre les deuxièmes lignes ennemies qui n'avaient pas été détruites .

M. Paul DOUMER .- Elles n'ont même pas été si loin, elles ont été arrêtées à la première .

M. CAZENEUVE .- Je voudrais demander à M. le Sous-Secrétaire d'Etat de faire inspecter les écoles d'aviation par des hommes sérieux qui aient toute sa confiance . Nous savons que l'enseignement y est très mal donné, qu'on y touche des primes de vol sans voler, bref que ces écoles ne remplissent pas leur rôle d'enseignement technique . Il y a là des pilotes inaptes qu'il aurait fallu éliminer d'avance par un examen médical et physiologique approfondi .

D'autre part, quand un pilote connaît bien son appa-

reil, qu'il l'a dans la main, on a tort de lui donner, du jour au lendemain, un autre appareil à piloter. C'est là la cause de nombreux accidents. Un cavalier auquel on demande une charge en pleine bataille est heureux d'avoir entre ses jambes son propre cheval. S'il est bon écuyer, il peut se tirer d'affaire avec un autre quoique se sentant beaucoup moins sûr de lui. En aviation, comme dans toutes les choses mécaniques, c'est avant tout une question de spécialisation : il ne faut pas donner à un pilote d'avion de chasse un appareil d'observation.

Je demanderai enfin à M. le Sous secrétaire d'Etat si, en ce qui concerne le choix des appareils, leur construction, leur solidité, leur adaptation aux services qu'on leur demande nous avons, après tant d'hésitations, de malheurs de tout ordre, réalisé enfin un progrès réel.

M. DEBIERRE .- Notre collègue M. Bérenger lisait à l'instant une note d'un commandant de groupe d'artillerie disant que l'aviation n'avait pas rempli le rôle qu'on attendait d'elle en ce qu'elle n'avait pas permis les destructions préalables à l'action d'infanterie.

Il me sera permis d'invoquer ici le témoignage de plusieurs colonels d'infanterie ayant participé à l'action - je pourrai, si on le désire, donner les numéros des régiments - ; tous sont unanimes à constater que le 16 au matin, au moment où l'attaque fut déclanchée, les hommes, entassés dans les boyaux en attendant leur tour de sortir, voyaient au-dessus de leurs têtes, au ras du sol, les avions allemands qui tiraient sur eux avec des mitrailleuses sans qu'un seul avion français ripostât.

Or, j'ai vu à Bonnes maisons, au sud de Fismes, un groupe d'aviation comprenant 200 appareils de chasse : 120 S P A D environ, le reste en Nieuport.

Comment se fait-il qu'ayant sous la main ce groupe considérable d'avions de chasse on n'en ait pas vu un seul le 16 contrebattre les avions ennemis ?

Cela évidemment ne rentre pas dans les attributions de M. le Sous secrétaire d'Etat puisqu'il n'a pas à intervenir dans les opérations ; cependant je tiens à appeler son attention et celle de la Commission sur ce fait singulier qu'ayant sous la main tout ce qu'il fallait - les pilotes et les mécaniciens étaient là - on n'a rien fait opposé aux avions ennemis

qui venaient mitrailler nos soldats dans les boyaux des tranchées .

Peut-être le commandement réservait-il ce groupe d'aviation pour une opération ultérieure ?.. Nous n'en savons rien . Je me borne à constater le fait et à signaler que nos fantassins s'en plaignent amèrement .

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Bien que la question ne soit pas de mon ressort, comme elle était venue jusqu'à moi, j'ai essayé de me rendre compte et, sous toutes réserves, parce que la vérification officielle sera à faire autrement que par moi, je puis dire que, à mon sens, en effet, il y a eu une erreur initiale le premier jour.

Le jour de l'offensive, il devait y avoir une attaque à l'effet de nettoyer l'horizon de Drachen. Or, par une sorte de ricochet de commandement, les aviateurs auraient attendu jusqu'à six heures du soir, au pied de leurs appareils, l'ordre de partir: et cet ordre ne serait pas venu.....

M. LE PRESIDENT - Dont acte.

M. DEBIERRE - Il n'était pas possible de nier ce que je disais et Mr le sous-secrétaire d'Etat vient de confirmer mes paroles.

M. MILLIES LACROIX - Mr le sous secrétaire d'Etat a parlé tout à l'heure des difficultés de transport des hangars et des avions: j'appelle son attention sur ces retards qui peuvent tenir à une erreur du commandement; il est inadmissible que, dans un moment pareil la circulation sur les routes puisse être arrêtée....

M. PAUL DOUMER - Les routes étaient bloquées

M. MILLIES LACROIX - Je voudrais tout de même

après les explications que vous nous avez données et à la sincérité desquelles nous avons rendu hommage, appeler d'une manière toute particulière votre attention sur cette question du déplacement des escadrilles. Je crains pour ma part, que le service de l'aviation ne soit pas suffisamment exercé à ces déplacements de matériel. D'une manière générale, dans l'aviation, comme dans le service de santé, d'ailleurs, on a peut-être trop l'amour des installations fixes; on abhorre les installations mobiles. Que de mal n'a-t-on pas dit de certains hangars facilement déplaçables et qui pourraient rendre de grands services...

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - La question n'a pas échappé au chef du service aéronautique aux armées et la mobilité commandée par les opérations a amené à concevoir non plus le vaste hangar dont on signalait tout à l'heure les difficultés de déplacement, mais la tente pour un seul appareil, surtout les petits appareils

M. MILLIES LACROIX - Je vous remercie de cette déclaration, mais, comme Mr Bérenger, je constate que c'est après trois ans de guerre qu'on en vient à cette conception pourtant si rationnelle, abandonnant les casernements fixes comme ceux de Luxeuil sur lequel Mr Jeanneuy pourrait nous dire avec quel luxe il est installé..

M. PAUL DOUMER - Ceux là c'est pour les hommes

qui ne se battent pas...

M. MILLIES LACROIX - Quoi qu'il en soit, il convient d'inviter le commandement à donner des ordres pour mobiliser ses services, pour que les pilotes reçoivent une instruction complète, pour que partout il y ait la mobilité si nécessaire.

M. PAUL DOUMER - Le défaut signalé par Mr Millies Lacroix se retrouve dans tous les services; partout on a un peu trop pris l'habitude de vouloir s'installer d'une manière fixe; tout de même, la mesure prise par le commandement ces temps derniers n'est pas mauvaise et il ne faudrait pas en arriver à annihiler les efforts qu'il a faits pour installer des hangars d'aviation un peu partout, à profusion, dirais-je. Cette mesure procède d'une certaine logique. Quand on prépare une attaque on inscrit pour ainsi dire sur le terrain l'endroit où elle se produira en installant des hangars: il n'est peut-être pas mauvais d'installer de nombreux hangars un peu partout, quitte à les laisser vides si l'attaque prévue n'a pas lieu.

Mais ce que nous reprochons à propos de la dernière offensive, c'est toujours cette même faute qui consiste à faire des plans de grandes manoeuvres et non des plans de guerre. On a ainsi enchevêtré comme à plaisir les divisions et les corps d'armée. L'arrivée en ligne, la veille de l'attaque, de la dixième armée qui venait

se placer entre les deux autres qui se touchaient à tout bousculé; c'est ainsi que les hangars d'aviation ont été refoulés, qu'on a empêché le fonctionnement des trains du service de santé: c'est seulement lorsqu'on n'a pas l'ennemi devant soi que l'on peut ainsi superposer les armées et permettre la mise en route de tous leurs inpedimenta.....

M. DE SELVES - La cause est toujours la même.

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - En ce qui concerne les programmes auxquels j'arrive maintenant, ce qui importe, c'est d'abord de réaliser ceux qui sont sur le papier; le tout n'est pas de faire des programmes; il faut faire des appareils

M. LE PRESIDENT - Il faut tout de même commencer par établir des programmes.

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Il y a des programmes. C'est ainsi qu'il y a un programme de 2665 avions, écrit le 15 mars et qu'il faut réaliser, car ce n'est pas avec des accroissements de 10 ou 20 moteurs par mois - je l'ai déjà dit à Mr Menier - que nous pouvons améliorer notre situation.

(Mr PAUL DOUMER remplace Mr CLEMENCEAU au fauteuil)

Je l'ai déjà dit à la Chambre des députés: en ce moment, nous touchons le plafond: il faut en sortir
D'une enquête assez délicate à conduire, que

j'ai fait faire, il résulte que nous ne manquons pas d'outillage: ce qui nous manque, c'est la main d'oeuvre

C'est ainsi que Mr Renault qui, le premier a appelé mon attention sur cette question, m'a déclaré qu'il y avait 25 pour 100 de son outillage qui n'était pas employé. L'enquête qui a été faite ensuite démontre que avec notre outillage, nous pourrions augmenter notre production d'un quart environ....

M. HENRY BERENGER - De quelle main-d'oeuvre manquez-vous ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Nous manquons de main d'oeuvre spécialisée d'encadrement; il nous faudrait, en plus de ce que nous avons, un millier de spécialistes encadrant de la main d'oeuvre ordinaire ou de la main d'oeuvre féminine.

J'ai rassemblé tous les éléments de cette question et, dès demain, je la soumettrai à Mr le ministre de la guerre.

M. HENRY BERENGER - Vous n'avez fait aucune demande à la commission interministérielle de la main d'oeuvre que je préside. Cette commission a déjà pu rendre à Mr Claveille près de 2000 ouvriers spécialistes de chemins de fer, parce qu'il les avait demandés; elle les a obtenus avec difficulté, il est vrai, mais elle les a obtenus du ministère des armements, seul réservoir possi-

ble de ces spécialistes qualifiés. Il conviendrait que le service de l'aviation transmette ses demandes également à cette commission....

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Je vous avoue que je ne me doutais pas de cette situation. J'ai pris le temps de me renseigner et demain, je dois soumettre la question à Mr le ministre de la guerre.

M. GASTON MENIER - C'est toujours le même problème de la main d'oeuvre qui se pose et auquel il est urgent d'apporter une solution; partout on vous dira que le rappel de certains exemptés ou réformés et le départ de la classe 1918 jette le trouble dans les fabrications, les désorganise et diminue le rendement.

Nous avons entendu le colonel ^{Renier} ~~Redier~~ à la sous-commission: il nous disait, à propos des mécaniciens ajusteurs et tourneurs, on était arrivé au tuf, mais que cependant, on en trouverait encore si l'on pouvait choisir dans les dépôts du front, artillerie, automobiles et augmenter ainsi les fabrications

M. PAUL STRAUSS - Comme Mr Menier, je voudrais dire, non pas à Mr le sous-secrétaire d'Etat, mais à l'administration qu'il dirige, notre surprise que l'on en soit encore, après ce que nous a dit le colonel Renier dans la période d'expectative, de recherches, d'études spéculatives. Tous vos services, monsieur le sous secré-

taire d'Etat, savaient qu'il manquait de mécaniciens, de main d'oeuvre spécialisée. Nous sommes dans une situation assez grave, assez préoccupante, pour que immédiatement, d'emblée, en passant par dessus toutes les difficultés d'application, on se procure, soit par l'intermédiaire de la commission interministérielle de la main d'oeuvre, soit par l'apport des Etats Unis, ou tout autre moyen qu'on voudra, la main d'oeuvre spécialisée indispensable; il y a là une nécessité primordiale, absolue, il faut arriver au maximum de fabrications.

La question que je pose alors est celle-ci: y a-t-il, dans votre administration, au point de vue industriel, des moyens d'action suffisant pour pouvoir dresser un état complet, détaillé, des besoins et des ressources. Fjà nous avons constaté, en sous-commission, qu'on pouvait arriver à augmenter la production au pris de quelques difficultés à surmonter. Puisque vous avez la volonté d'agir, jointe à l'autorité gouvernementale, vous devez poser, devant le conseil des ministres, la question en termes tels qu'elle ne puisse être éludée.

De tous les côtés, même des médecins que nous avons vus récemment, on entend le même langage: occupez-vous de l'aviation... Y a-t-il une réforme à faire au point de vue de l'organisme lui-même? avez-vous en mains des forces industrielles suffisantes, des organes de propulsion, d'exécution, de con-

trôle, assez vigoureux, assez résistants pour réaliser ce que, après de nombreuses démarches, notre commission a fini par obtenir soit pour les poudres et explosifs, soit pour les fabrications d'artillerie? Je fais appel à toute votre sollicitude attentive pour qu'en sorte de cette situation qui, si elle se prolongeait, finirait par devenir dangereuse.

M. CHABERT - On peut trouver sur le front un certain nombre de spécialistes: encore faudrait-il que le Gouvernement voulût bien les chercher et exiger leur renvoi. Je connais, par exemple, un jeune ingénieur, ancien élève de l'Ecole d'Aix qui se trouve dans une formation aérienne sur le front et où il a pour mission de veiller à la distribution de l'huile et de l'essence. Or ce garçon était autrefois chef d'atelier à l'usine Berliet-Mignaud (?).

M. DE SELVES - Dans le mal dont souffre l'aviation, nous retrouvons une fois de plus, à la base de ce mal l'absence de méthode et de vues d'ensemble que nous avons constatée si souvent. La question vous dépasse, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, je le reconnais; ce qu'il faudrait, c'est que toutes ces questions, besoins des usines, besoins du front soient examinées d'ensemble; il serait possible, je crois, de donner satisfaction à tout mais à condition de regarder partout et d'utiliser partout d'une façon judicieuse les forces dont on dispose

Or, nous avons appris avec regret que, dans certaines usines, il y avait pléthore de personnel...

M. LE SOUS SECTETAIRE D ETAT - Ce ne sont pas les miennes.

M. DE SELVES - C'est possible; mais ce que je veux dire, c'est que tout se tient. Tel qui n'est pas spécialisé, comme il conviendrait pourrait très bien aller remplacer ailleurs des spécialistes qui manquent dans un autre endroit. Des hommes comme celui dont parlait Chabert ne pourraient-ils pas être remplacés par ces nombreux non spécialistes qui sont dans les usines et prendre avantageusement leur place.

Faute de vues d'ensemble, je le répète, la machine ne joue pas comme elle devrait jouer. C'est de ce côté qu'il faudrait que les ministres portent leur attention et procèdent à une répartition juste des ressources suivant les besoins. Nous manquons de méthode: on le constate sur le front, à l'intérieur; on le constate même souvent dans la manière de fonctionner des gouvernements; ce que nous vous demandons, c'est de vous faire au sein des conseils du Gouvernement l'écho des doléances que vous avez recueillies ici: si l'on veut porter remède au mal, il suffit d'en chercher et d'en trouver les causes.

M. HENRY BERINGER - Mr de Selves a parfaitement

bien posé la question, mais le reproche qu'il a formulé s'adresse au Gouvernement et non aux commissions....

M. DE SELVES - Je ne me suis pas permis de critiquer ce qu'ont fait les commissions parlementaires: j'en fais partie ... (Sourires)

M. HENRY BERENGER - Ce contre quoi nous nous élevons, c'est le manque d'unité et de méthode que nous constatons dans l'organisme gouvernemental.

Si j'ai pris la parole, c'est pour faire remarquer à Mr le sous-secrétaire d'Etat que dans l'état récapitulatif du mois d'avril 1917 des ouvriers mis à la disposition des industriels et établissements de l'Etat, figurent 304 professionnels et demi-professionnels mis à la disposition de l'aviation - seulement pour l'île Fontency (?) sur 1593 qui étaient demandés.

Ces ouvriers, c'est le ministère de l'armement qui les a fournis, lui seul, à l'heure actuelle, peut distribuer des ouvriers qualifiés.

Si donc aujourd'hui Mr le sous-secrétaire d'Etat formule aujourd'hui une demande nouvelle de 1000 ou 2000 ouvriers mécaniciens spécialisés pour des moteurs ou des fabrications d'avions, je lui serais reconnaissant de vouloir bien transmettre ses demandes exactes à la commission interministérielle.

Le service installé par nous a donné depuis cinq mois des résultats importants. Il a commencé par dresser

un inventaire des besoins et des ressources de chaque arme, de chaque ministère..... Nous avons eu du mal à y parvenir, mais enfin, les ministères, maintenant, nous apportent le deuxième samedi de chaque mois, l'état de leurs besoins urgents, de leurs besoins à six mois et nous nous efforçons de donner satisfaction à ces besoins tant en professionnels, qu'en demi-professionnels, manœuvres ou femmes.

Le ministère de la guerre, je dois le dire, a été le plus réfractaire à nous fournir les états de ses besoins et de ses ressources, j'appelle l'attention de la commission sur ce point. Alors que les autres ministères, travaux publics, industrie, intérieur, intendance, etc, s'astreignent à nous fournir leurs états, l'administration de l'armée prétend ne pas nous les donner ou nous les apporte sous une forme que nous avons stigmatisée plusieurs fois, tant ils semblaient faits un peu en l'air.....

Aujourd'hui Mr le sous secrétaire demande 1000 spécialistes: s'il les avait demandés en février, avant l'offensive, comme Mr Clavelle l'a fait pour les chemins de fer, nous aurions fait entre les différents besoins une juste répartition des ressources dont nous disposions et même nous ~~l'aurions~~^{lui} aurions peut-être donné un peu plus s'il avait insisté.

Mais, comme je le disais, le ministère de la guerre émet la prétention de ne pas nous renseigner, qu'il

s'agisse du service aéronautique ou bien du service de santé, ou de tout autre; c'est ainsi que le représentant de Mr Godart nous a déclaré avant-hier qu'il était difficile d'établir ces états des besoins et des ressources du service de santé, parce qu'il y avait 5000 établissements sanitaires en France

Comme l'a dit Mr de Selves, si l'on avait dans le Gouvernement une méthode, on pourrait peut-être arriver à satisfaire aux besoins de chacun: c'est le but que nous poursuivons à la commission interministérielle de la main d'oeuvre. Mais alors une question se pose. Mr Chabert parlait tout à l'heure de la possibilité de ramener du front à l'intérieur des spécialistes mal employés: je tiens, à cet égard, à vous donner connaissance d'une correspondance dont j'ai déjà entretenu la commission et échangée, à la veille de l'offensive entre le général commandant en chef, le ministre de la guerre et le ministre de l'armement: je dis en passant que c'est Mr Painlevé, ministre de la guerre, qui écrit à Mr Painlevé, ministre de l'armement.

Vous allez voir comment il paraît possible, avec le système gouvernemental, de renvoyer des ouvriers qualifiés des armées.

Le 6 avril, le général commandant en chef écrit à Mr le ministre de la guerre:

"..... Les propositions ci-dessus envisagées qui sont contenues dans ma lettre à Mr le ministre des armements ne visent que des mouvements d'échanges entre l'intérieur et le front. Il convient, par ailleurs, d'organiser le ravitaillement des armées au moyen des ouvriers des usines.

En premier lieu, un ravitaillement de 3 000 ouvriers spécialistes est nécessaire aux services automobiles: ces besoins ont fait l'objet d'une demande antérieure.

Les autres formations ou services des armées devront également recevoir à bref délai des ouvriers spécialistes, pour être mis à même d'assurer, au cours des opérations, l'entretien et la remise en état du matériel de toutes sortes qu'ils ne parviennent déjà plus à exécuter à la suite des prélèvements considérables de spécialistes qu'elles ont subis au bénéfice de l'intérieur.

Il conviendrait que des équipes de renfort composées de quelques ouvriers appartenant à une même spécialité fussent à cet effet préparées dès maintenant et tenues prêtes à être dirigées suivant les besoins sur les points de destination qui seraient ultérieurement désignés.

Enfin des circonstances peuvent se présenter qui exigeraient l'envoi rapide de renforts importants de combattants de l'intérieur vers le front. Cette éventualité qu'il convient d'avoir prévue se produirait, par exemple, en cas de succès, au moment d'une poursuite après bataille heureuse ou dans toute autre situation où l'intensité de la fabrication du matériel pourrait être réduite et où, par contre, s'imposerait la nécessité de reconstituer sans délai les unités éprouvées pour exploiter le succès.

A ce moment, en dehors des ouvriers civils, étrangers, etc... devraient être seuls maintenus à l'usine les spécialistes militaires absolument indispensables pour ne pas interrompre le fonctionnement des industries de guerre. Plusieurs centaines de milliers d'hommes libérés d'une tâche actuellement indispensable, deviendraient ainsi disponibles pour les armées.

Ces considérations m'amènent à vous demander de vouloir bien envisager dès maintenant les conditions dans lesquelles les hommes sus-visés pourraient, en cas de besoin, être dirigés sur les armées. Il semble que le rappel de ces hommes devrait être prévu et préparé d'avance, de telle façon qu'au premier signal ils rejoignent leurs dépôts pour entrer dans la composition des renforts dirigés d'urgence sur le front.

Ces rappels pourraient d'ailleurs être progres-

sifs et seraient effectués au moment du besoin, en commençant par les hommes des classes les plus jeunes et par ceux dont les charges de famille sont les moins lourdes; mais il faudrait que toutes les mesures préparatoires fussent prises sans aucun retard, afin que ces hommes rejoignent dans le minimum de temps et que les industriels, parfois un peu tentés d'oublier que certains d'entre eux et de leurs ouvriers sont mobilisés puissent toutes dispositions utiles en vue de l'éventualité de leur rappel.

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien me faire connaître le plus tôt possible quelle suite vous estimez devoir donner aux propositions qui font l'objet de la présente lettre.

Signé: Nivelles.

Ainsi dans cette lettre, le général en chef réclame 3 000 ouvriers spécialisés pour l'automobile, plusieurs milliers de spécialistes qualifiés pour les autres services des armées et, en vue d'événements qui ne se sont pas produits, qu'il estimait pouvoir se produire, la démobilisation industrielle de 300 000 ouvriers au moins.

Le 12 avril, le ministre de la guerre répond à cette lettre:

Dans sa lettre ci-jointe, le général en chef envisage en outre la nécessité de prévoir à bref délai telles éventualités " qui exigeraient l'envoi rapide de renforts importants de combattants de l'intérieur vers l'avant", ou toute autre situation qui permettrait de réduire l'intensité de la fabrication du matériel. Dans cette hypothèse " plusieurs centaines de milliers d'hommes du service armé, détachés dans les usines, seraient libérés d'une tâche absolument indispensable et deviendraient disponibles pour les armées"; leur rappel effectué au moment du besoin pourrait d'ailleurs " être progressif et porter d'abord sur les hommes des classes les plus jeunes et sur ceux dont les charges de famille sont les moins lourdes.."

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien me faire connaître si le principe de cette mesure ne soulève pas d'objection de votre part...."

Remarquez, messieurs que dans cette lettre, Mr Painlevé, ministre de la guerre

répond à Mr Painlevé, ministre des armements -

"... En ce qui concerne les dispositions à prévoir par le département de la guerre pour assurer la mise en route éventuelle sur les dépôts du personnel des usines, elle semble devoir être subordonnée:

1° A l'établissement d'un programme de production minimum à déterminer par entente entre vos services et le général en chef;

2° A la désignation nominative par vos soins des hommes des établissements et usines appartenant au service armé qui ne seraient pas considérés comme indispensables. Cette désignation devrait porter, pour pouvoir fournir éventuellement plusieurs centaines de milliers d'hommes sur les classes de l'armée active, de la réserve et de l'armée territoriale, (service armé), à l'exclusion des R A T.

Cela fait, les mesures suivantes pourraient être prescrites:

1° Les directeurs d'établissements et contrôleurs de la main d'oeuvre adresseront au commandant de chaque région de corps d'armée, pour chaque établissement ou usine stationné sur le territoire de la région une liste nominative mentionnant les renseignements d'ordre militaire nécessaires au sujet des hommes susceptibles d'être ainsi mobilisés;

2° Les commandants de région feront établir un fascicule spécial à remettre aux intéressés par l'intermédiaire des directeurs et contrôleurs de la main d'oeuvre en leur enjoignant de rejoindre leurs dépôts lorsque l'ordre leur en sera donné et donneront toutes instructions utiles au sujet de l'établissement des fascicules spéciaux et des changements de corps et d'arme à prononcer soit pour le versement aux armées des militaires comptant dans des services, soit en vue d'affecter les hommes à des dépôts peu éloignés de leurs usines ou établissements (dépôts choisis en principe sur le territoire de la région où l'homme est employé)

3° Les dispositions seraient à prévoir pour assurer la mobilisation éventuelle des hommes qui changent ultérieurement d'établissement ou d'usine....

4° La décision du Gouvernement prescrivant, le cas échéant, la mobilisation totale ou partielle de ces hommes sera notifiée par mes soins aux commandants de région qui sont outillés pour préparer et assurer en tout temps la transmission rapide des ordres aux intéressés

Je vous serai également obligé de me faire connaître si vous approuvez ces dispositions qui pourront faire l'objet d'une étude plus détaillée dès que le principe en sera adopté.

Le chef d'état-major général: Dupont

Ainsi, le ministre de la guerre ne refuse pas la démobilisation industrielle, il ne refuse pas les ouvriers spécialistes réclamés pour les services de l'automobile; il indique, au contraire, au ministre de l'armement les dispositions prises par son état-major général pour procéder à ce renvoi au front des ouvriers spécialistes qualifiés et de quelques centaines de mille d'ouvriers qui ne seraient pas qualifiés.

Voici maintenant ,à la date du 10 Mai - avant-hier -
la réponse de M. Painlevé , Ministre de l'Armement et des
Munitions , à M. Painlevé , M inistre de la Guerre :

" Par lettre précitée e , vous avez bien voulu me
demander de vous faire connaître si le principe de la récupé-
ration sur les usines de guerre de plusieurs centaines de
milliers d'hommes du service armé ne soulève pas d'objec-
tion .

" J'estime que le principe d'une opération de cette
importance ne peut être examiné que par le Gouvernement .
Il me paraît en effet impossible de prendre aucune mesure pré-
paratoire sans qu'une décision gouvernementale soit intervenue,
en raison des commentaires que ces mesures ne manqueraient pas
de provoquer ,

" D'autre part , il v a sans dire que si la démobilis-
ation envisagée - car il s'agit d'une véritable démobilisation
dont il s'agit - venait à être décidée, il en résulterait l'ar-
rêt complet d'un très grand nombre d'usines et le ralentisse-
ment de la production des autres . La quantité de munitions
réalisée deviendrait insignifiante comparée aux consommations
journalières au cours des batailles récentes ; elle serait
pratiquement nulle .

" Cette réserve faite , je n'ai aucune objection de
principe ... etc "

En ce qui concerne les ouvriers qualifiés - et c'est là
la question qui nous intéresse plus spécialement -ils ont été
renvoyés .

"4 Mai 1917 . Le Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre à M. le Général commandant en chef .

" Par lettre du 15 Avril adressée à M. le Ministre de la Guerre, vous avez exposé la situation difficile du personnel technique du 5^e régiment du Génie et vous avez demandé l'envoi, à l'Ecole de Chemins de fer, de 770 ouvriers en fer destinés à compléter l'effectif de ce régiment .

" Les mesures déjà prises pour fournir des ouvriers aux ateliers de la voie de 0 m 60 permettront , je l'espère , de mettre à votre disposition , tout au moins en partie, les spécialistes dont s'agit .

" En résumé, mes services dirigent actuellement sur le fort de Domont pour être mis à votre disposition :

" 1^o des ouvriers de professions diverses qui sont échangés avec les ouvriers de même profession appartenant à des classes anciennes ou des pères de familles nombreuses que vous renvoyez des armées ;

" 2^o des ouvriers en fer ou en bois de valeur professionnelle moyenne SA ou SX, des classes 1903 et plus jeunes , en provenance des dépôts de métallurgistes et devant être affectés aux ateliers de la voie de 60 ou au 5^e génie ;

" 3^o des ouvriers spécialistes, bien notés au point de vue professionnel, appartenant à des classes de l'armée active SA devant être affectés aux ateliers du service automobile ... "

15 Avril . " Le Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre, au Général Commandant en chef .

" Par lettre du 9 Avril, Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la nécessité de fournir d'urgence 3 000 ouvriers spécialistes au service automobile de l'Armée .

" Ma lettre du 13 Avril répond en partie à cette demande .

" En dehors des mesures auxquelles j'ai fait allusion dans cette lettre, je vous rappelle que vous allez pouvoir disposer incessamment des ouvriers appartenant à la classe 18 dont l'habileté professionnelle a été cotée au moins 14 sur 20 .

" D'après les états qui m'ont été fournis, leur nombre est d'environ 4 000 . En prévoyant même un assez fort déchet, le contingent ainsi mis à votre disposition correspond largement à votre demande .

" Il s'agit d'ailleurs dans la circonstance d'ajusteurs et d'ouvriers de machines-outils susceptibles de rendre immédiatement les services que vous attendez d'eux .

" D'autre part, j'ai transmis pour examen copie de votre lettre à M. le Sous Secrétaire d'Etat aux fabrications de Guerre , ses propositions , dans mon esprit, devant porter sur la suite qu'il est possible de donner dès maintenant à votre suggestion relative au retrait total des ouvriers des classes 1914 et 1915 détachés dans les usines, et à l'envoi de ces ouvriers dans les formations techniques des armées " .

Vous voyez la situation : le G Q G estime que le jour où nous ferons la grande offensive nous n'avons plus besoin de fabriquer des munitions . Il démobilise toute la France et en fait des soldats qu'il lance à la poursuite de l'ennemi .

M. Gaston MENIER .- Passe encore si cela devait être la dernière offensive !

M. Henry BERENGER .- C'est l'opposition entre la guerre et le machinisme . Je trouve extraordinaire qu'à la 3^e année de guerre , après les dures expériences que nous avons faites, on ait encore à Compiègne cette conception qui pousse à présenter au Gouvernement un ultimatum de cette

sorte : " Je ne puis réaliser mon offensive que si vous faites la démobilisation industrielle de la France " .

C'est là une première chose qui handicape singulièrement la demande de M. Chabert .

Second fait brutal : Le G Q G a redemandé que les spécialistes qui avaient été envoyés dans l'intérieur pour organiser les usines - une partie tout au moins - lui soit renvoyée pour préparer son offensive . C'est ainsi qu'il a repris 3 000 ouvriers mécaniciens et un certain nombre d'ouvriers du fer pour la voie de O. 60 . Il continue à réclamer ; c'est donc une méthode organisée .

Dans de telles conditions, comment arriver à assurer les productions en France ?

M. le Sous secrétaire d'Etat va nous dire qu'il ne peut développer l'aviation parce qu'il a besoin de mille ouvriers qualifiés pour faire des moteurs . Et au même moment le général en chef dit qu'il ne peut faire fonctionner les parcs d'aviation et les services automobiles parce qu'il a besoin de 3 000 ouvriers qualifiés .

Comme le nombre des ouvriers qualifiés en France est limité et que nous étions péniblement arrivés à organiser leur répartition, la demande du G Q G chambarde complètement

le programme auquel nous finissons de mettre la main .

Oui, M. de Selves a raison lorsqu'il dit que c'est là une question de Gouvernement ; sur les détails, on pourra toujours discuter, mais il y a une question de principe qui domine tout .

J'ai demandé à M. le Ministre de la Guerre qu'un représentant officiel du G Q G, un officier général ou supérieur , fût délégué à la Commission de la main-d'oeuvre pour pouvoir arbitrer ses besoins de main d'oeuvre d'accord avec les autres services publics représentés à cette commission par les Directeurs des ministères . Or , je recevais avant-hier le Mx colonel commandant le cabinet militaire de M. Painlevé qui m'apportait la réponse suivante :

" Le G Q G n'utilisant pas de main-d'oeuvre civile estime qu'il n'est pas en état d'être représenté à la Commission de la main-d'oeuvre, et je vous déclare que je ne déléguerai aucun représentant du G Q G . "

Ainsi, pendant que le G Q G demande la démobilisation industrielle de plusieurs milliers d'ouvriers, il déclare n'accepter aucun contrôle et ne vouloir participer à aucune répartition en commun .

Vous voyez par quels obstacles nous nous trouvons arrêtés . Il faut que la question soit enfin tranchée , et je suis heureux d'avoir pu en souligner l'importance devant M. le Sous secrétaire d'Etat . La Commission de la main d'oeuvre est disposée à donner les ouvriers nécessaires, de même que la Commission de l'Armée. Nous l'avons prouvé puisque c'est d'ici qu'est parti le grand mouvement qui a organisé industriellement la France . Malheureusement, le Gouvernement manque de méthode ; il ne faut qu'il vienne d'une part nous demander 1 000 ouvriers qualifiés et que d'autre part il réclame leur renvoi aux armées .

M. Gaston MENIER .- Le général en chef demande que des spécialistes lui soient renvoyés . Or, en ce qui concerne l'aviation, nous n'avons cessé de demander dans nos rapports que des mécaniciens plus nombreux soient envoyés aux escadrilles sur le front où il y en a trop peu . Peut-être y a-t-il double emploi, et la demande du G Q G de 3 000 mécaniciens comprend-elle les besoins en mécaniciens des escadrilles du front ?

M. Henry BERENGER .- Non, la demande du G Q G vise seulement le service automobile ; l'aviation n'y est pas comprise.

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- Je profite de l'observation de M. Béranger pour marquer l'importance croissante de l'aviation . En raison de la stabilisation reprise du front - dont on peut dire que si on en sort ce sera pour des progressions sans doute moins rapides que celle que les circulaires entendues ici l'autre jour nous le faisaient entrevoir - en raison, dis-je, de cette stabilisation terrienne, je m'attends à un grand développement de la guerre aérienne .

M. Paul STRAUSS .- Et sous-marine .

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- La guerre aérienne va être un grand facteur . Des combats aériens isolés, nous allons arriver à des formations de masses imposantes . Dans ces conditions, il faut prévoir un développement plus considérable de nos forces aériennes .

Or, nous ne pouvons espérer réaliser nous-mêmes la production indispensable si nous n'arrivons à "gratter" qu'un moteur par mois, comme nous le faisons depuis deux ans . Il faut faire un bond considérable, et lorsque je constate qu'en Avril 1917 nous avons produit 1117 avions contre 851 en Janvier, je suis le premier à dire que cette progression n'est pas suffisante .

Sans doute, si on devait rester dans les conceptions actuelles de la guerre, nous pourrions considérer avoir "reprise" depuis Mars ...

M. Paul DOUMER .- Moins qu'en Décembre !

M. Paul SERAUSS .- A Epernay, la situation est déplorable ; il y a quantité de moteurs inutilisés dans les magasins

M. Le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- ... mais cette petite variation n'est pas de nature à nous donner satisfaction .

Monsieur Béranger, je vous donne l'assurance que je formulerai à bref délai des demandes précises, et puisque nous travaillons tous dans le même sens, je suis heureux de pouvoir compter sur votre aide afin d'obtenir les mécaniciens nécessaires .

M. GOUZY .- Si le Gouvernement était vraiment le gouvernement, il n'y aurait pas de divisions pareilles entre lui et le commandement . Le commandement est sous les ordres du gouvernement .

M. Henry BERENGER .- Une mesure me paraît indispensable, c'est que le G Q G délègue un officier supérieur de ses services à la conférence interministérielle de la main d'oeuvre,

et que celui-ci nous indique chaque samedi la situation de la main d'oeuvre et ses besoins, sans avoir à passer par le canal d'une administration qui déclare n'avoir pas d'états réels .

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- En ce qui concerne le programme d'aviation, il ne suffira de vous indiquer que le programme de 2 665 avions sur lequel nous vivons ne peut être considéré comme définitif ; il devra être bientôt largement dépassé . L'Amérique peut nous aider, mais il faut d'abord faire notre effort . Nous avons décomposé le secours de l'Amérique en plusieurs fractions dont la première est l'envoi de pilotes . Deux officiers sont en ce moment en Amérique pour régler le premier départ . Le message de M. Wilson, à la suite de notre première rencontre avec le Major Mitchell était du 12 . Le 14 un câblegramme partait annonçant l'organisation d'un premier départ de 100 pilotes avec 500 mécaniciens et 500 hommes de toutes spécialités . L'Amérique ne nous demande qu'une école et du matériel pour apprendre . Ces 100 jeunes gens vont former 5 escadrilles de 20 (chasse et bombardement)

Parallèlement, nous demandons à l'Amérique de fonder en France, par ses propres moyens matériels, une école où viendraient se perfectionner les pilotes préalablement dégros-

sis en Amérique ; nous fournissions seulement les avions .

Pour les questions de matériel, la France et l'Angleterre, les deux grands clients de l'Amérique, se sont mis d'accord . Le 26 du mois dernier, je suis allé en Angleterre pour régler l'organisation de cette collaboration franco anglaise . Après quelques difficultés sur des questions de fret, nous sommes parvenus à nous entendre pour éviter la concurrence sur le marché américain .

Maintenant qu'il ne s'agit plus de paiement en or , nous pourrions peut-être obtenir de l'Amérique du personnel et du matériel qui nous permettraient de reporter sur l'aviation une partie de notre personnel automobile . Ainsi, l'Amérique est maintenant engagée dans la voie de la construction ; nous l'avions toujours espéré, et malgré les renseignements défavorables donnés par l'ambassade de Washington, nous avons marché . A l'heure actuelle, l'Amérique a reçu de nous l'invitation de constituer, pour elle et pour son compte, un corps de 4 500 avions .

Afin que l'Amérique voie bien que ce n'est pas un effort immédiat mais isolé que nous attendons d'elle, mais un effort d'ensemble où tout est organisé, j'ai envoyé le programme arrêté d'accord avec le G Q G :

" Je vous envoie du Général en Chef les indications nécessaires sur le nombre d'unités d'avions et d'aérostation dont il y a lieu de demander la constitution aux Etats-Unis en vue de leur intervention .

1^o Aviation de chasse :

30 groupes de 6 escadrilles de ~~12~~¹² avions ,

2^o Aviation de bombardement :

30 groupes de 12 escadrilles de 6 avions .

3^o Aérostation :

16 groupes de 3 compagnies d'aérostiers . "

Suit le détail de la constitution de ces diverses unités de manière que l'Amérique connaisse l'ensemble du problème en face duquel elle se trouve . Elle prendra le temps nécessaire pour sa réalisation, elle sait que nous l'attendons au terme d'un effort avec 4 500 avions .

J'ai alors envoyé le cablogramme suivant :

" En dehors envoi prévu et immédiat 1 000 pilotes avec mécaniciens et suite, vous communique programme général concours Amérique pour aéronautique .

" Programme devrait comporter envoi plus tôt possible pilotes, mécaniciens, hommes de troupe et matériel volant pour corps aérien américain 4 500 avions, moitié chasse, moitié bombardement .

" Pilotes seraient formés en Amérique et perfectionnés en France .

" Un tiers environ du matériel volant serait construit par industrie française pour commencer au moyen de matières

premières américaines qu'on a demandées ;

" Pour les deux autres tiers, non seulement matières premières américaines mais concours de main d'oeuvre américaine et d'outillage seraient nécessaire dans conditions à déterminer ."

Nous avons mis l'Amérique en présence d'un devoir qui est à sa taille . La mission Hert, qui est là bas depuis un an, nous dit que lorsque nous avons décidé de marcher, l'ambassade était devenue optimiste .

M. Henry BERENGER .- Les Américains avaient dit : " Demandez-nous des choses pratiques " ; on leur a donné des discours ; vous, au moins, vous leur offrez un programme .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Quelqu'un a-t-il encore une question à poser à M. le Sous-Secrétaire d'Etat?...

Nous ne pouvons, en terminant, que l'inciter à poursuivre notre effort à l'intérieur parallèlement à celui qu'il va obtenir de l'Amérique . Nous ne pouvons en effet nous tenir pour satisfaits alors que le programme de 1916 n'est pas encore atteint à la mi 1917 et que l'importance de nos fabrications est à peine suffisante pour l'entretien . Nous vous demandons d'être aussi ambitieux pour nous-mêmes que pour la coopération américaine .

M. Paul STRAUSS .- M. le Sous secrétaire d'Etat a dit

que l'Amérique prendrait son temps pour la réalisation de ce programme ; il ne faut pas oublier que le temps presse et qu'il y a urgence à obtenir cette coopération dans le plus bref délai .

M. Gaston MENIER .- Quelle suite a été donnée à la conférence qui eut lieu en Angleterre sur l'effort interallié en ce qui concerne l'aviation ? Pouvons-nous compter sur des moteurs ou des appareils ?

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT.- Nous avons continué à demander à l'Angleterre des matières premières ; elle continue à nous les fournir comme si il n'y avait pas eu d'accord avec l'Amérique .

M. CHABERT .- Pour l' Ecole que vous vous proposez de créer pour les Américains, il faudra veiller à ne pas retomber dans la faute commise à Ambérieu . Dans cette ville, on a voulu utiliser un ancien aérodrome très petit ~~30~~ 30 hectares - la région est battue par les vents et la température si variable que les vols y sont très difficiles et forcément irréguliers . Il faudra choisir un terrain vaste, dans une région favorable abritée des vents .

M. MILLIES LACROIX .- Il faudra surtout éviter les influences politiques ou électorales .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Nous comptons que M, le Sous secrétaire d'Etat ne se laissera pas guider par d'autres préoccupations que l'intérêt de l'aviation .

M. Henry BERENGER .- Avez-vous un service de la main-d'oeuvre à vous ?

M. le Sous SECRETAIRE d'ETAT .- Il rentre dans celui du Ministère de l'Armement .

M. Henry BERENGER .- D'après l'état dont j'ai donné lecture, les besoins sont de 1 593 ouvriers et non de mille . Je ne vois pas, au surplus, comment vos demandes peuvent jouer dans celles de l'Armement . Il y a là quelque chose qui m'échappe . Comment, en un mot, adressez-vous vos demandes de main d'oeuvre au Ministre de l'Armement ? La question mérite d'être posée .

M. Gaston MENIER .- En ce qui concerne la cession à la Marine d'hydravions pour combattre contre les sous-marins, y a-t-il entente entre vous et la Marine ?

M. le SOUS SECRETAIRE d'ETAT .- Dès mon arrivée au ministère, je me suis occupé des rapports avec la Marine, qui, jusqu'ici, avaient été inexistantes ou hostiles . Ils sont devenus très confiants de part et d'autre, et j'entends donner à la Marine les satisfactions auxquelles elle a le droit de prétendre .

Le 5 Avril, un nouveau programme m'a été présenté par la Marine, il était un peu gros car il porte à 550 le nombre des hydravions de patrouille avec une puissance minimum de 200 hp . Or, c'est dans la puissance du moteur qu'est la question délicate . Nous venons seulement d'arriver au palier de 200 HP ; Spad, Hispano Suiza, avec le Lorraine que nous avons pris soin de mettre à côté en prévision des à-coups toujours possibles ; nous en avons demandé immédiatement 1 000 . Quant au Clerget de 300 HP, il est défaillant ;

Or, ce que la Marine demande surtout, c'est le 350 HP ; j'ai demandé à Nicaise, de la Lorraine, d'amorcer les 200 et de voir s'il pouvait aller jusqu'à 350 HP et même 400 HP . Mais, vous le concevez, c'est aller un peu vite étant donné que nous venons seulement d'atteindre le palier des 200 HP . Dans tous les cas, je puis vous assurer que rien ne sera négligé pour donner satisfaction à la Marine, dans la mesure où cela est possible .

Vous avez vu, d'autre part, que, dès mon arrivée, j'ai passé des avions à la marine: je l'ai dit à ... Mr Doumer, il y a plus d'un mois; il y avait 5 escadrilles côtières à constituer qui à l'heure actuelle entrent en plein rendement et sont constituées d'avions tout simplement.

M. CHAPUIS - Un élève pilote qui, dans un accident, a cassé un train d'atterrissage, doit-il et peut-il être frappé par le capitaine pilote et sur la demande de ce dernier, être rayé?...

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - C'est une question d'appréciation de la part du commandant de l'école...

M. LE PRESIDENT - On ne peut tout de même pas rayer un élève après un seul accident

M. LE SOUS SECRETAIRE D ETAT - Comme je le disais, la question est du ressort du commandant de l'école mais tout de même lorsqu'un fait comme celui dont parle Mr Chapuis vient à votre connaissance et vous apparaît comme pouvant être examiné à nouveau, il y a appel possible devant l'inspecteur général des écoles, le colonel Girod.....

M. MILLIES LACROIX - Monsieur le sous secrétaire d'Etat, je vous en prie, arrêtez-vous là. La com-

mission de l'armée de la Chambre des députés, s'est élevée vivement, vous le savez, contre le désordre qui règne dans les écoles de pilotes; puis, on s'est arrêté tout à coup en disant: n'allons pas plus loin, cela retomberait peut-être sur notre collègue Mr Girod.

Nous comprenons qu'il y ait un appel possible, mais c'est à vous qu'en doit s'adresser....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT - Je n'ai pas voulu dire autre chose.

M. LE PRESIDENT - Si personne ne demande plus la parole, nous remercions Mr le sous-secrétaire d'Etat.

(Mr le sous secrétaire d'Etat se retire.)

