

De série

N° 8

d'érouantique.

Auditions de M. MAGINOT, M. RAIBERTI,  
M. LAURENT-EYNAC, G. DUTIESNIL,  
de l'Ancestral LANXADE

Armée et marine

31 mai 1922

N

COMMISSIONS DE L'ARMÉE ET DE LA MARINE

Séance du mercredi 31 mai 1922

A quinze heures, on introduit:

M. MAGINOT, ministre de la guerre et des pensions;

M. RAIBERTI, ministre de la marine;

M. LAURENT-EYNAC, sous-secrétaire d'Etat de l'aviation.

M. le général DUMESNIL, chef de la 12<sup>e</sup> direction au ministère de la guerre;

M. l'amiral LANXADÉ, chef du service de l'aéronautique maritime au ministère de la marine.

M. LE PRESIDENT. - Messieurs, ainsi qu'en nos collègues de la commission le savent, MMrs Menier, le général Hirschauer et de Lubersac ont déposé, voici déjà près de deux mois, sur le bureau du Sénat une demande d'interpellation relative à la situation de notre aéronautique; cette interpellation n'a pas encore été inscrite à l'ordre du jour. Aussi, lors de la reprise des travaux parlementaires, Mr Menier, président de la sous-commission de l'aéronautique, m'a-t-il demandé de vouloir bien examiner s'il ne serait pas désirable, opportun, que la commission de l'armée, préalablement à toute discussion publique, demandât aux ministres intéressés de venir de-



vant elle, pour examiner d'une manière officieuse, en quelque sorte, la question de notre aéronautique: ainsi, pensait notre collègue, on déblairait peut-être un peu le terrain et l'on discuterait plus à fond, sans avoir à redouter les inconvénients qui peuvent résulter de déclarations ou de constatations faites au grand jour de la séance publique.

Je me suis empressé d'entrer dans les vues de notre distingué collègue.

D'autre part, certains membres de la commission de la marine avaient exprimé le désir qu'en même temps que la situation de l'aéronautique de l'armée de terre on examinât la situation de l'aéronautique maritime: je me suis alors rapproché de Mr de Kerguézec, président de la commission de la marine, au moment où il n'avait pas encore eu le temps de se remettre des fatigues d'un long voyage; Mr de Kerguézec a bien voulu me dire qu'il serait très heureux de voir ses collègues de la commission assister à la réunion projetée.

Comme, enfin, MMrs les ministres de la guerre et de la marine et Mr le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique avaient donné leur acquiescement à cette réunion en commun des deux commissions, il n'y avait plus qu'à envoyer à nos collègues les convocations; c'est ce qui a été fait.

Ceci dit, messieurs, comme il s'agit, en somme

d'une préface à une interpellation, je donnerai successivement la parole aux signataires de la demande d'interpellation, et, après eux, à ceux de nos collègues qui auraient des questions à poser à MMrs les membres du Gouvernement; MMrs les ministres répondront ensuite et - je le dis tout de suite - si, parmi ces questions, il s'en trouvaient pour lesquelles ils n'aient pas les éléments suffisants d'une réponse, nous pourrions continuer cette discussion dans une séance ultérieure que nous fixerions tout à l'heure d'un commun accord.

M. LE MINISTRE DE LA GUERRE. - C'est là, monsieur le président, une procédure excellente. Il s'agit, en fait, d'une interpellation à huis-clos à laquelle mes collègues et moi sommes tout prêts à répondre.

M. LE PRESIDENT. - Dans ces conditions, je donne tout d'abord la parole à Mr Menier.

M. GASTON MENIER. - Après M. le président, je voudrais rappeler, à mon tour, la genèse de cette réunion des deux commissions de l'armée et de la marine à laquelle ont été priés d'assister MMrs les ministres de la guerre et de la marine et M. le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique.

Déjà, à la fin de 1921, lors de la discussion du budget de 1922, nous avons, quelques-uns de mes collègues et moi-même, attiré l'attention du Gouvernement sur



la situation de l'aéronautique militaire, non général, et de l'aviation, en particulier; des ce moment, des questions urgentes se posaient, qu'il fallait résoudre promptement. Mais les développements dans lesquels nous nous proposons d'entrer devaient forcément prendre quelque temps: aussi M. Barthou, alors ministre de la guerre, soucieux de ne pas retarder le vote du budget en temps utile, nous demanda-t-il de reporter à plus tard les explications et les renseignements que nous voulions demander au Gouvernement.

L'accord se fit. On décida qu'au début de l'année s'instituerait une discussion dans laquelle serait examinée, dans toute son ampleur, la situation générale de l'arme de l'air. Le 2 février dernier, la lettre suivante était adressée à Mr le président du conseil:

" Nous avons l'honneur de vous prévenir de notre desir d'interpeller le Gouvernement sur la situation actuelle de notre aéronautique, particulièrement sur la politique que le Gouvernement entend suivre pour assurer son développement, tant au point de vue militaire qu'au point de vue civil. "

Signé: Gaston Menier,  
de Lubersac,  
Hirschauer,  
d'Estournelles de Constant,  
Mauger,  
général Bourgeois.

A la suite de cette lettre, nous avons vu MMrs le ministre de la guerre et Mr le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique, qui nous ont tenu le langage suivant:  
" Nous sommes en train, nous ont-ils dit, de préparer la

nouvelle loi militaire, ainsi que l'organisation nouvelle que nous voulons donner à l'aéronautique; nous vous demandons donc, de la part de Mr le président du conseil, ~~à vous~~ s'il ne serait pas préférable d'ajourner votre interpellation jusqu'après l'adoption de la nouvelle loi militaire."

La raison invoquée était judicieuse: nous avons accédé à ce desir très volontiers.

Je ne puis toutefois m'empêcher de rappeler que, dès l'année dernière, j'avais précisé qu'il s'agissait dans notre esprit non seulement de la situation intérieure de nos services d'aéronautique, des questions de personnel, de matériel, d'organisation générale, mais encore de quelque chose de plus grave; nous approchions, disais-je, d'une date qui devait éveiller chez nous une attention particulière, la date du 5 mai 1922, à laquelle les commissions interalliées avaient décidé de rendre à l'Allemagne la liberté de construire des appareils, des avions commerciaux seulement, il est vrai, mais dont on pouvait, des ce moment, craindre l'utilisation dans le domaine militaire.

Quoi qu'il en soit, nous avons donc accepté l'ajournement de la discussion de notre interpellation, et, sans qu'aucune date ait été fixée, il avait été tacitement entendu que nous en reparlerions à la rentrée de Pâques.

Dès la reprise des travaux parlementaires, j'ea



j'eus l'occasion de m'entretenir de cette question de notre aviation avec un certain nombre de nos collègues; tous furent d'accord pour reconnaître la nécessité d'une discussion rapide de notre interpellation: non seulement des faits graves étaient survenus que je rappellerai pas pour le moment, mais tous nous avons reçu, de différents côtés, des renseignements qui faisaient craindre que notre aviation militaire et maritime fût tombée dans une situation encore pire de celle dans laquelle elle se trouvait au mois de décembre dernier.

Je crois, en effet, quant à moi - je le dis tout de suite à MMrs les membres du Gouvernement, et mes collègues interpellateurs tiendront certainement le même langage - que nous avons tout lieu d'être pessimistes en ce qui concerne la situation de notre aviation.

D'après des renseignements que j'ai eus, d'après des conversations que j'ai eues avec des officiers très bien placés pour me documenter, d'après des enquêtes intéressantes comme celle de Mr de Montjou dont les articles ont retenu l'attention de tous ceux qui s'intéressent à cette question, il y a tout lieu de craindre que la situation actuelle de notre aéronautique soit mauvaise.

C'est tout cela qui nous incitait à désirer vivement que le Parlement tout entier fût mis au courant d'une situation qui pouvait devenir dangereuse.

Mais alors, un scrupule s'est fait jour dans

notre esprit; nous avons pensé, nous, les signataires de la demande d'interpellation, qu'en étalant certains faits au grand jour de la tribune, nous risquions de jeter le trouble dans l'esprit du pays et sans doute de l'alarmer. Voilà pourquoi nous avons pensé qu'il y avait peut-être, avant la discussion publique, un échelon auquel on pourrait s'arrêter pour le moment, et qu'il était préférable, dans une réunion des deux commissions de l'armée et de la marine, de montrer aux membres du Gouvernement les craintes que nous éprouvions, les dangers que pouvait courir notre pays.

C'est donc ici, à huis-clos, que nous allons discuter tout d'abord: lorsque toutes les explications auront été fournies de part et d'autre, nos collègues nous diront si nous devons maintenir notre demande d'interpellation, s'il n'y aurait pas danger à la retirer alors que nous savons déjà qu'elle a eu un très vif écho dans le monde des aviateurs et des officiers de l'arme.

Messieurs, de toutes parts surgissent, en ce moment, je ne dirai pas des plaintes, en ce qui concerne le matériel et le personnel de notre aéronautique, mais pour le moins des griefs, des regrets de voir décliner et tomber une arme que nous avons eu tant de mal, et au prix de quels efforts, à établir, à forger pendant la guerre: et je vise ici non seulement l'aviation militaire et maritime, mais aussi la section technique qui prépare les



fabrications. Je rends hommage, dès à présent, et c'est pour moi un plaisir, à l'activité déployée par Mr le sous-secrétaire d'Etat pour essayer de donner satisfaction aux demandes des divers départements dont il est le fournisseur, mais la question doit être envisagée dans tout son ensemble si l'on veut trouver le remède aux maux que nous signalerons.

Point n'est besoin d'aller au fond des choses pour se rendre compte que notre aviation semble perdre le rang qu'elle avait à la cessation des hostilités en 1918.

Les appareils que nous possédons sont ceux qui existaient au lendemain de l'armistice; les approvisionnements sont également anciens; nulle part on ne trouve la trace des progrès que nous avons tous pu constater sur les appareils construits et utilisés par les nations étrangères; nos escadrilles de la frontière, même celles d'Alsace et de Lorraine - nos collègues plus spécialistes donneront des précisions à cet égard - ne sont pas en état d'assurer un service normal et il faut essayer plusieurs appareils avant de trouver celui qui sera capable de rendre le service que l'on en attend; les cellules ont souffert, elles ne peuvent assurer la vitesse nécessaire et leur état est une cause d'insécurité pour le personnel navigant.

D'autre part, les officiers aviateurs sont - permettez-moi l'expression - dégoûtés de la situation qui leur est faite.

Pendant la guerre, ils ont fait preuve d'une énergie, d'un courage, d'un cran extraordinaires, risquant tous les jours leur vie au milieu de dangers de toute sorte: la paix revenue, ils pouvaient supposer que leur avancement continuerait pour ainsi dire automatiquement dans l'arme de l'aviation: or, voici que l'on fait entrer dans l'aviation des officiers généraux, des officiers supérieurs, qui connaissent peut-être insuffisamment les services à la tête desquels ils sont placés, mais qui barrent l'avancement des aviateurs proprement dits.

Il en résulte, dans l'aviation, une sorte d'indifférence, je dirai même de mécontentement, qui peut avoir de graves conséquences.

Un autre défaut a été signalé depuis longtemps, auquel il conviendrait également de porter remède: le statut de l'arme de l'aviation n'existe pour ainsi dire pas

Doit-on créer ce statut? Doit-on chercher à réaliser l'autonomie de l'arme, comme certains l'ont réclamé? Ce sont là des questions que je ne fais qu'indiquer et sur lesquelles je serais heureux d'avoir l'avis du Gouvernement, mais qu'on ne saurait plus longtemps laisser sans solution.

En ce qui concerne le personnel, nous avons déjà dit combien, par suite du manque d'essence, les vols étaient rares; les appareils restaient à terre; à certain moment, les officiers et sous-officiers n'en étaient-



ils pas réduits à ne pouvoir prendre l'air qu'une ou deux heures par mois ! Ce n'est pas avec un entraînement comme celui-là que l'on peut maintenir l'énergie et l'activité d'un aviateur; obligés de rester à terre, à côté d'appareils inactifs, ils perdent la confiance dans leur arme, et perdent en même temps des qualités plus nécessaires en aviation que dans tout autre arme.

Au cours de la discussion du budget de 1922, une question également intéressante a été portée à la tribune, c'est celle des attachés d'aviation dont les missions, chez nos alliés et même chez nos ennemis, nous permettent de nous tenir au courant de ce qui se fait à l'étranger dans le domaine de l'aviation. Nous avons été assez heureux pour faire rétablir un crédit dont on demandait la suppression, considérée d'ailleurs comme des plus fâcheuses par tous ceux qui s'intéressent aux choses de l'aviation. Il est de toute nécessité de maintenir des représentants de cette cinquième arme auprès des nations étrangères si nous voulons être au courant des progrès réalisés dans le monde.

J'ai fait allusion, tout à l'heure, aux craintes que nous inspirait l'approche de la date du 5 mai à laquelle l'Allemagne redevenait libre de fabriquer des avions commerciaux; je sais qu'à cet égard des règles ont été adoptées par les alliés et acceptées par l'Allemagne pour la discrimination des appareils civils et des appa-

reils militaires. En voici le texte:

A. - APPAREILS VOLANTS PLUS LOURDS QUE L'AIR.

REGLE N° 1. - Tout monoplace ayant une puissance supérieure à 60 HP sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

REGLE N° 2. - Tout appareil pouvant voler sans pilote sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

REGLE N° 3. - Tout appareil ayant soit:

Un blindage ou un moyen de protection quelconque;

Une installation lui permettant de recevoir un armement quelconque: canon, torpille, bombe, avec des aménagements de visée pour les engins ci-dessus, sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

REGLE N° 4. - Plafond maximum à pleine charge 4 000 mètres (un moteur ayant une installation permettant la surcompression fera rentrer l'appareil qui en sera muni dans la catégorie militaire).

REGLE N° 5. - Vitesse à pleine charge et à une altitude de 2000 mètres, 170 kilomètres à l'heure. (Les moteurs à pleine charge et par conséquent donnant le maximum de force.)

REGLE N° 6. La quantité maximum d'huile et de carburant à emporter (meilleure qualité d'essence d'aviation) n'excédera pas  $800 \times 170 : V$  gramme H.P., V étant la vitesse de la machine à pleine charge et à pleine puissance à 2 000 mètres d'altitude.

REGLE N° 7. - Tout appareil capable d'emporter une charge utile dépassant 600 kilogs, pilote, mécanicien et instruments compris, alors que les conditions des règles 4, 5 et 6 auront été remplies, sera considéré comme militaire, donc matériel de guerre.

B. - DIRIGEABLES.

Les dirigeables dont le cube dépassera les chiffres ci-dessous seront considérés comme militaires, donc matériel de guerre:

I. Dirigeables rigides	30 000 mètres cubes,
II. Dirigeables semi-rigides	25 000 -
III. Dirigeables non rigides	20 000 -



REGLE N° 8. - Les usines fabriquant du matériel aéronautique devront être déclarées. Tous les appareils et pilotes ou élèves-pilotes devront être immatriculés dans les conditions prévues par la convention du 13 octobre 1919. Ces listes seront tenues à la disposition du comité de garantie.

REGLE N° 9. - Les stocks de moteurs d'aviation, de pièces détachées, d'accessoires de moteurs ne seront pas autorisés au-delà de ce qui sera apprécié nécessaire pour satisfaire aux besoins de l'aviation civile. Ces quantités seront déterminées par le comité de garantie.

REMARQUES GENERALES. - On estime que les définitions ci-dessus auront à être révisées tous les deux ans afin de considérer les modifications que les progrès de l'aéronautique auraient à y faire apporter.

Ces règles sont parfaites; le comité de garantie qui est nommé est parfaitement composé; mais sommes nous certains qu'il saura percer toutes les tentatives de dissimulation de la part de l'Allemagne? Nous savons ce qui se passe pour les dépôts clandestins d'armes que l'on découvre à chaque instant: n'est-il pas à craindre que ~~www~~ que ces règles qui seraient suffisantes si l'on pouvait faire fond sur la bonne foi allemande ne seront pas tournées et que l'Allemagne ne cherchera pas tous les moyens d'adapter son aviation commerciale à des buts militaires ?

N'oublions pas, en effet, que ce pays est dans une situation particulièrement avantageuse; placé au centre de l'Europe, il est au noeud de toutes les lignes de communication et il faut s'attendre à le voir réaliser des progrès considérables sur le terrain de l'aviation commerciale; supposez que, malgré toutes les réserves,

malgré toutes les obligations auxquelles elle a souscrit, l'Allemagne puisse nous opposer un jour un aviation commerciale en nombre considérable, même comportant des appareils relativement faibles, nous nous trouverions dans une situation fort grave.

Et puis, qui interdit de penser que l'Allemagne peut faire construire par des neutres, ou par la Russie, des avions qui lui arriveront, le jour venu, tout grésés, tout montés; ses pilotes commerciaux, bien entraînés, en nombre plus considérable que les nôtres, feront tout de suite de ces appareils une flotte aérienne supérieure à celle que nous pourrons mettre en ligne au premier jour.



J'en arrive à la question des dirigeables. Elle est loin d'être résolue chez nous, vous le savez. Les dirigeables qui ont une valeur militaire sont les gros dirigeables, tels que ceux qui nous ont été livrés en vertu du traité de paix. Nous en avons quelques-uns tout à fait exceptionnellement, mais sommes-nous outillées pour pouvoir en produire ? Nous ne pouvons pas nous borner à utiliser seulement les quelques zeppelins qui nous ont été remis par l'Allemagne .

Le dirigeable, vous le savez, est un engin qui peut rendre des services multiples et considérables, surtout à la marine, et je me permets d'appeler l'attention de M. le Ministre de la Marine sur ce point .

L'étude des dirigeables est-elle poussée en France ? Certes, nous avons une section technique qui s'en occupe et des projets sont établis, mais, en réalité, nous devons dire que nous n'avons pas de dirigeables.

Notre collègue, M. d'Estournelles de Constant, doit parler particulièrement de l'aéronautique maritime et je lui laisse le soin de traiter cette question des dirigeables dans la marine. Je me bornerai à dire que ces engins sont appelés à rendre des services extrêmement importants, aussi bien à l'armée de terre qu'à l'armée de mer .

Au lendemain de l'armistice -j'ai déjà appelé l'attention de la Commission de l'armée sur ce point- la marine a prétendu reprendre sa liberté, prétextant qu'elle avait des

besoins différents de ceux de la guerre . J'ai même eu, à ce propos, une discussion assez vive avec l'amiral de Bon. Je lui déclarais combien il serait regrettable qu'après avoir eu tant de peine pendant la guerre pour centraliser les fabrications, pour avoir des laboratoires de recherches dans lesquels on étudiait tous les problèmes concernant l'aviation proprement dite, en un mot pour éviter la dispersion des efforts, combien il serait regrettable, dis-je, que cette direction unique disparût. On a donc créé à ce moment ce qu'on appelait l'organe de coordination technique, qui a abouti à la constitution actuelle du laboratoire technique placé sous la direction de M. le sous-secrétaire d'Etat . Ce laboratoire est chargé de répondre aux demandes d'appareils nettement définis, qui sont faites par les différents services .

J'estime qu'il est nécessaire de conserver cette direction unique pour la construction des appareils, étant bien entendu que ces derniers doivent être adaptés aux différents rôles qu'ils sont appelés à jouer .

Une autre question extrêmement importante se pose, c'est le rôle que nous devons assigner à l'aviation civile . Actuellement, l'aviation civile commence à développer ses parcours. Malheureusement, elle est encore trop sujette à des accidents graves. Et ce n'est que le jour où l'on arrivera, grâce à des moteurs plus sûrs, à des moteurs plus nombreux, pouvant se suppléer les uns aux autres, en un mot le



jour où la sécurité sera beaucoup plus grande qu'elle l'est en ce moment, que l'aviation civile prendra vraiment son essor. J'aurais cependant mauvaise grâce à ne pas reconnaître que les progrès de l'aviation civile sont déjà très importants, la totalisation des kilomètres parcourus, dont M. le sous-secrétaire d'Etat me donnait l'autre jour le tableau, en est une preuve.

Nous avons un grand intérêt à ce développement de l'aviation civile, parce que ce sera le moyen de former de nombreux pilotes. De plus, ce développement ne pourra qu'aboutir à une amélioration des moteurs et, en général, de toutes les parties des avions, amélioration dont, naturellement, l'aviation militaire et l'aviation maritime ne pourront que bénéficier.

Il doit se passer, pour l'aviation, ce qui s'est passé avec les automobiles. Vous savez qu'avant la guerre, un certain nombre d'automobiles destinées à des usages civils étaient tenues de répondre à certaines conditions exigées par l'autorité militaire. Cela nous a permis, le jour de la mobilisation, d'avoir immédiatement des unités automobiles préparées pour la guerre. Je ne rappellerai que les autobus, qui ont joué, vous le savez, un rôle considérable au point de vue de l'approvisionnement des armées.

J'ai cité ce fait particulier pour bien montrer que l'aviation civile doit conserver un contact étroit et per-

manent avec l'aviation militaire, de façon à remplir son but qui est, avant tout, la défense nationale. Il restera ensuite à se préoccuper de développer l'aviation au point de vue commercial, car toutes les nations voisines de la nôtre sont décidées à faire un effort considérable à ce sujet et l'Allemagne, en particulier, n'est pas disposée à se laisser distancer.

Vous allez entendre après moi plusieurs de mes collègues qui sont plus documentés que je ne le suis et qui vous diront que l'heure est très grave en ce qui concerne notre aviation militaire ou maritime. On peut se demander, si nous étions attaqués brusquement aujourd'hui, si, dans l'état actuel de notre aviation, nous pourrions tenir le coup. Théoriquement, nous avons une avance sur les Allemands pour les empêcher de mobiliser, mais combien de temps la conserverons-nous ? Aujourd'hui, faute d'appareils prêts à marcher, nous serions peut-être obligés d'attendre deux ou trois mois pour avoir une aviation qui nous permette de faire face aux attaques de l'ennemi. Il serait peut-être trop tard. Et je me demande si nos escadrilles de Metz et de Rhénanie sont en état de résister à une attaque brusquée de l'Allemagne seule ou de l'Allemagne aidée de la Russie.

Il est un autre point sur lequel je désire attirer l'attention de M.M. les ministres de la Guerre et de la Marine. Il s'agit de la défense contre aéronefs qui a joué un rôle considérable pendant la guerre et dont mes



collègues de la commission de l'armée se rappellent que nous nous sommes tout particulièrement préoccupés pendant la guerre. A ce moment, il a fallu tout organiser pour lutter contre les avions ou les dirigeables ennemis. Nous avons essayé les ballons captifs avec leurs câbles, nous avons essayé les nuages de fumée, puis on a construit un canon de 105 contre avions, le canon de 75 étant devenu insuffisant contre les appareils volant à une trop grande hauteur. Il a fallu faire des projecteurs à très longue portée. Que reste-t-il de tout cela à l'heure actuelle ? Y a-t-il encore du personnel exercé pour toutes ces formations ?

J'en arrive maintenant à une question qui nous a beaucoup préoccupés pendant la guerre, celle de la mobilisation industrielle. Nous ne devons pas risquer de nous trouver dans la même situation qu'en septembre 1914. Vous vous rappelez qu'à cette époque, nous avions 132 avions sur le front. Ils étaient de tous les modèles et servaient à faire tantôt du bombardement, tantôt de la chasse et leur armement n'était pas très puissant. Aucun avion ne fut construit en août et septembre, et ce n'est qu'à la fin de septembre que les constructeurs ont pu se mettre à l'ouvrage, augmentant ainsi la force de cette arme. Si nous n'avons pas pu construire des avions dès la déclaration de guerre, c'est que nous étions alors démanés de toutes les matières indispensables pour cette

construction ; je ne citerai que l'acier, le bois spécial, la toile des ailes, l'enveloppe des dirigeables et des ballons d'observation, l'aluminium indispensable pour tout ce qui est arme de l'air. Avons-nous ces matières ? J'ajoute, d'ailleurs, qu'elles ne nous serviraient pas à grand chose si nous n'avions pas des hommes capables de les transformer en avions.

Vous vous rappelez aussi, messieurs, quelles difficultés nous avons éprouvées pour avoir des ouvriers spéciaux pour toutes ces constructions. Il a fallu les trouver dans les armées et les faire venir dans les usines de production, ce qui n'a pas été aussi simple qu'on pourrait le croire. A la fin de la guerre, cette mobilisation industrielle fonctionnait parfaitement ; je n'en donnerai pour preuve que ce chiffre : alors qu'en septembre 1914 nous avions, en tout, 133 avions sur le front, en 1918, il sortait des usines plus de 125 avions par jour. Cela montre dans quelle condition nous avons réussi à organiser notre production.

Actuellement, que se passe-t-il ? Quand les constructeurs reçoivent une commande, ils se mettent en quête d'ouvriers. On exécute le travail ; cela dure trois ou quatre mois, puis, quand le travail est fait, s'il n'y a pas une autre commande qui suit, tous ces ouvriers que l'on avait



eu beaucoup de peine à rassembler, à qui l'on avait même donné une instruction spéciale, se dispersent. Pour les regrouper ensuite, c'est une nouvelle perte de temps et de sont de nouvelles difficultés. Si nous voulons avoir rapidement des avions, il est donc indispensable que cette question de la mobilisation industrielle soit mise au point.

J'en ai terminé, messieurs, mais dès maintenant je pose cette question : pouvons-nous nous passer d'aviation ? Si l'on répond que l'aviation est inutile, le problème est résolu, mais je suis persuadé que cette idée n'entre dans la pensée de personne ici. Vous estimez, au contraire, comme moi qu'avec les restrictions qui nous sont imposées en ce qui concerne la marine, avec la nécessité qui se pose, pour nous, d'avoir une mobilisation rapide, non pas pour attaquer, mais pour nous défendre, il nous faut une aviation puissante. Comment pourrions-nous l'avoir, si le matériel n'est pas prêt, si la construction n'est pas préparée, si nous n'avons pas des pilotes actifs, nombreux et entraînés, si nous avons laissé tomber les écoles qui les formaient, si nous n'avons pas de dirigeables, pas de programme de mobilisation industrielle, pas de moyens de défense contre les aéronefs ?

Voilà, résumées, les observations d'ordre général, basées sur des faits, qui vous montrent quelle est l'impor-

tance du problème que nous posons devant les commissions réunies. Rappelons-nous les efforts communs que nous avons faits de 1914 à 1918 et les difficultés de toutes sortes que nous avons pu surmonter, grâce à l'admirable résistance de nos poilus dans les tranchées. Nous avons eu, dans l'infortune, la bonne fortune de pouvoir nous organiser et construire parce que nos soldats n'ont pas lâché sous la poussée. Mais il pourrait ne plus en être de même s'il fallait recommencer. Ne retombons donc pas dans les errements de 1914 ; le pays aurait le droit de se montrer sévère pour nous. Si les Français connaissaient la situation que je viens de résumer, ils nous accuseraient certainement d'avoir abusé de leur confiance et nous demanderaient des comptes pour avoir laissé tomber l'arme admirable que nous avons su forger à l'abri de la résistance désespérée de nos soldats.

Messieurs, les ministres, j'appelle votre attention, comme celle des deux commissions réunies, sur l'état actuel de notre aéronautique et sur la nécessité qu'il y a de parer au plus vite à la situation que je viens de vous décrire dans ses grandes lignes. Quelle politique entendez-vous suivre dans ce but ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour que notre aéronautique ne tombe pas à un niveau inférieur à celui où elle est actuellement et qui est déjà bien bas ? L'heure est grave, songez-y. (Applaudissements).



M. de LUBERSAC.- Messieurs, après le lumineux exposé de M. Gaston Menier, ma tâche se trouve singulièrement simplifiée et je vais vous indiquer simplement les remarques que j'ai pu faire au cours de visites dans les régiments d'aviation et dans nos usines de <sup>construction</sup> fabrication d'avions.

Ce qui frappe, lorsqu'on met le pied sur un terrain d'aviation, c'est que l'on y retrouve exactement les mêmes appareils qu'à la fin de la guerre. Notre appareil de bombardement de jour est encore le Bréguet biplace qui ne peut emporter que 300 kilos de bombes. Je sais qu'il y a certaines améliorations, comme par exemple le compresseur Rateau, qui permettra au Bréguet de voler à une plus grande altitude, mais ce n'est pas suffisant, et alors je pose immédiatement à M. le ministre de la guerre les questions suivantes:

1° - Y a-t-il, à l'heure actuelle, un projet d'avion de bombardement de jour ;

2° - Y a-t-il un projet d'avion blindé d'infanterie permettant d'assurer la liaison dans des conditions moins périlleuses pour les aviateurs, où sommes-nous dans la même situation, à ce point de vue, qu'en 1918 ?

3° - Avez-vous un avion de nuit, gros porteur de bombes ?

Lorsque l'on cause avec des pilotes, la première chose qu'ils vous disent, c'est qu'ils n'ont plus de moteurs.

Certes, il existe encore 18.515 moteurs en réserve et en service, mais ils sont tous désastreux ; ce sont tous des moteurs du temps de guerre, <sup>car</sup> et on n'en a pour ainsi dire pas commandé depuis l'armistice. Je vous prouve tout de suite que ces moteurs sont désastreux en prenant un exemple. Le 11ème régiment d'aviation, commandé par l'excellent commandant Villemin, part de Metz pour aller à Mailly, soit une distance de 400 kilomètres. Un atterrissage est prévu en cours de route, à moitié chemin. Or, 1/4 des avions Bréguet restèrent en panne, ainsi que 9 avions R.11, moteur Hispano-Suiza.

Voici un autre exemple. tout dernièrement, trois avions de l'escadre 11 sortent du hangar, successivement montés par le commandant Villemin ; l'un fait 1.100 tours, l'autre a une salade de bielles, le troisième fait 1.300 tours. Ce jour-là, le commandant renonça à voler.

La raison de cette situation est simple ; elle vient de ce que nos moteurs sont stockés. Avant d'être envoyés en service, ils sont revisés - et ici, je me tourne vers M. le sous-secrétaire d'Etat - par dix reviseurs, dont six n'ont jamais construit un moteur d'avion.

N'allez pas chercher ailleurs la cause des accidents mortels qui se produisent trop fréquemment. L'année dernière, pour 92 accidents, il y a eu 77 morts et 72 blessés. Du 1<sup>er</sup> janvier à la fin d'avril 1923, il y avait déjà 34 accidents d'aviation et 17 tués.



C'est surtout sur le nombre d'accidents qu'il importe d'attirer votre attention, parce que le jour où les avions seront gros porteurs, chaque fois qu'un avion s'écrasera sur le sol, ce ne sera plus 2 ou 3 tués ou blessés, mais peut-être 5 ou 6.

Vous exigez, monsieur le ministre, que tout constructeur ou réparateur d'avion ait un bureau d'études. Ne pourriez-vous pas réserver aux seuls industriels ayant un tel bureau d'études pour les moteurs, la révision des moteurs ? L'établissement d'un moteur nouveau entraîne des dépenses considérables, tout comme la construction proprement dite d'un avion.

Je passe maintenant aux remarques que j'ai faites en visitant les usines de construction d'avions. Ce sont ces remarques qui m'ont fait dire l'autre jour à notre collègue, l'honorable M. Menier, que je renonçais à prendre la parole en public. J'estime, en effet, que la situation est des plus graves et même des plus critiques.

Pensant que nous avions une armée parce qu'un jour où l'autre nous pouvions avoir encore à subir la guerre, j'ai posé à chaque constructeur que j'ai vu la question suivante : je suppose que la guerre soit déclarée aujourd'hui, à 16 heures, que ferez-vous ? Avez-vous des ordres ? J'ai posé la question à Bréguet, Potez, Blériot, Liory, tous m'ont répondu qu'ils n'avaient aucun ordre. Stupéfait

de ces réponses que je me serais expliquées au lendemain de l'armistice, mais que je ne m'explique pas en 1923, j'ai cru devoir écrire à M. le directeur des services de fabrications d'aéronautique, une lettre dans laquelle j'avais l'indiscrétion de lui poser 14 questions. Je ne vous en indiquerai que quatre qui sont les suivantes :

1) Quels sont les noms des constructeurs qui possèdent le matériel vérifié par les services de fabrication d'aviation, nécessaire à la fabrication intensive du temps de guerre?

2) Où se trouvent les usines de chacun de ces constructeurs ?

3) Pour le cas de mobilisation, est-il prévu semestriellement un programme de commandes, à répartir entre ces différents constructeurs ?

4) Pour le cas de mobilisation, chaque section du service de fabrication d'aviation possède-t-elle, à ce jour, les documents indispensables aux constructeurs pour mettre aussitôt en chantier l'avion dernier type ?

Voici la réponse qui m'a été faite. Hélas ! elle est éloquente :

" J'arrive maintenant à vos quatre questions numérotées 8, 9, 10 et 11. Une réponse complète à ces questions, et, notamment, l'indication exacte des constructeurs qui ont participé à la fabrication exigerait que la pré-



paration de la mobilisation industrielle de l'aéronautique, qui est en cours, fût entièrement terminée, ce qui n'est pas.

" En particulier, la liste exacte des usines qui seront chargées de la fabrication du matériel ne pourra être arrêtée que lorsque le conseil supérieur de la défense nationale, sur la proposition de sa commission d'étude, nouvellement créée, aura décidé de la répartition, entre les divers services mobilisateurs, des ressources du pays en usines, en matières premières et en personnel."

Par conséquent, si la guerre venait à être déclarée, les constructeurs se trouveraient dans l'impossibilité - et je vais le démontrer - de faire face aux nécessités de la guerre.

On dit que nous sommes prêts pour la guerre car il y a autour de Paris des entrepôts dans lesquels se trouve du matériel stocké. Il est inutile de vous dire que les Allemands connaissent, aussi bien que nous, ces dépôts qui sont destinés à alimenter l'armée française pendant les trois premiers mois de la guerre. Et le jour où l'ennemi nous déclarera la guerre - j'imagine qu'il supposera qu'il a quelque chance de remporter la victoire - il mettra les industriels de la région parisienne dans l'impossibilité de fabriquer dès le jour J, jour de la déclaration de guerre.

C'est dans ces conditions que je posais cette seconde question à M.M. les constructeurs : "Avez-vous prévu, ou envisagez-vous le transport ou le transfert de vos usines ailleurs que dans la région parisienne, comme il en avait été question et comme on avait commencé à le faire à la fin de 1918 ?" La réponse a été négative. Le seul industriel qui, à l'heure actuelle, prévoit le transfert de son usine dans une région autre que la région parisienne, est M. Potez, qui va construire une usine dans les environs d'Albert. Inutile de vous dire que ce n'est pas la guerre qu'il a prévu en envisageant ce transfert.

Je ne veux pas critiquer la façon dont les commandes sont passées aux constructeurs d'aviation. Je sais le mobile très louable qui a été celui de M. le sous-secrétaire d'Etat lorsqu'il a appelé à la concurrence un nombre considérable de constructeurs. Je n'ignore pas qu'à un moment donné le Bréguet neuf coûtait 59.000 frs - je laisse à M. le sous-secrétaire d'Etat le soin de nous indiquer, s'il le croit bon, la façon dont ce chiffre avait été fixé - et qu'après adjudication on est tombé à 42.000 frs.



Mais alors, si nous avons la prétention d'obliger certains constructeurs à transporter, à un moment donné, leur industrie de la région parisienne sur les rives de la Garonne ou ailleurs, les frais généraux vont se trouver grevés de charges supplémentaires et ces constructeurs sont dans l'impossibilité d'entrer en concurrence avec des confrères qui n'auraient pas de semblables charges à supporter.

Il y adonc lieu, peut-être, de ne pas s'hypnotiser uniquement sur le fait de la baisse du prix d'adjudication; mais il faut prévoir que notre aviation est faite pour être prête au jour de la déclaration de guerre et que nous n'aurons pas d'aviation si les constructeurs ne peuvent pas immédiatement s'échapper de la région parisienne.

J'ai aussi demandé à ces constructeurs: Quid de votre personnel en cas de guerre? Vos ouvriers ont-ils un livret de mobilisation pour l'usine?

Ils n'ont pas su me répondre. Ils m'ont déclaré qu'étant donné les variations des commandes, ils étaient obligés, alternativement, de licencier leur personnel, puis de le faire revenir, ajoutant que les usines devant tripler ou quadrupler la production au jour de la déclaration de guerre, il était indispensable d'envisager la mobilisation de la main d'oeuvre.

A cet égard, en effet, je ne suis pas rassuré

au même degré que semble l'être Mr le directeur de la section technique quand il déclare qu'il n'y a pas de sous-traitants: je serais en mesure de lui indiquer certains constructeurs qui ont des marchés, qui sont considérés comme construisant eux-mêmes des avions, mais qui, mal équipés, sont obligés de sous-traiter. Ce que je crains c'est que le personnel de ces constructeurs que seuls connaît l'Etat ~~sera~~ sera mobilisé à l'usine, celui des sous-traitants, qui fabriquent réellement, étant pris par la mobilisation.

C'est là un point sur lequel j'appelle l'attention du Gouvernement.

J'ai également demandé à ces constructeurs s'ils avaient du bois pour construire les avions. Le bois dont on se sert est le "spruss" (?); nous n'en avons pas de stock en France; il y en a tout juste 500 mètres cubes à Nanterre. Tout ce bois, qui vient d'Amérique n'est pas sec et il coûte 800 frs le mètre cube.

Ces 500 mètres cubes qui sont à Nanterre - ceci est un détail en passant - c'est peu de chose, mais c'est du bois sec, propre à être utilisé pour la construction; on le propose aux constructeurs au prix de 950 frs: ils n'en veulent pas. Alors, on a découvert, dans je ne sais quel règlement remontant peut-être à Pharamond (Sourires) que les parcs peuvent s'alimenter avec ce bois: on va donc leur envoyer ces bois parfaitement secs; ils en feront probablement des escabeaux ou des tabourets .



Je desire également attirer l'attention du Gouvernement sur ce que j'appellerai les "attributs" des avions. Y a-t-il un progrès réalisé en ce qui concerne les mitrailleuses d'avion ? La question est d'autant plus intéressante à poser que, comme les avions sont appelés à voler de plus en plus haut, l'action de l'air, à de pareilles altitudes détraque complètement les mitrailleuses.

Avons-nous, d'autre part, des appareils photographiques mêmes égaux à ceux qu'avaient les Allemands à la fin de la guerre ? Avons-nous demandé à l'Allemagne de nous fournir les appareils de photographie de nuit que certainement elle utilisait avant la fin de la guerre ? Avons-nous prévu et perfectionné les appareils respiratoires ?

Autant de questions, en somme, qui ne présentent pas une importance égale à celle des qui ont été déjà développées, mais qui, si elles n'ont pas reçu de solution, nous mettraient vis à vis de l'Allemagne dans une situation d'infériorité considérable.

Continuons, si vous le voulez bien, messieurs, à cheminer sur nos terrains d'aviation.

Le matériel roulant est aussi désastreux que les moteurs. Je ne citerai, à cet égard, qu'un seul fait.

Le 11<sup>ème</sup> régiment d'aviation, qui compte deux groupes à 4 escadrilles de chacune 10 avions nécessite pour son transport 300 véhicules. Il y a trois mois, 100

véhicules seulement étaient en état d'être mobilisés; les remorques étaient à l'air, faute de hangars pour les remiser.

L'an dernier, au moment de la mobilisation partielle, 100 voitures partirent de ce régiment du côté de Cologne: au bout de huit jours d'un service très réduit sur des excellentes routes qui ne sauraient être comparées aux routes du front durant la guerre, la moitié de ces véhicules étaient en panne.

Cet exemple me suffit pour dire que le 11<sup>e</sup> régiment, commandé par le commandant Villemain, aurait été dans l'impossibilité, au bout de huit jours, de continuer une guerre, si cela avait été la guerre.

Pourquoi sommes-nous en présence de moteurs qui bafouillent, d'avions parfois plus ou moins pourris? C'est que nous n'avons pas de hangars, je veux dire des hangars des entrepôts spéciaux d'aviation.

Les hangars des terrains, des régiments, sont, vous le savez, pour la plupart des Bessonneau: allez un jour au Bourget; s'il pleut, vous vous croirez transportés, sans jeu de mots, sur les bords du lac du même nom; il pleut partout, même sous les hangars fixes.

La superficie des hangars spéciaux d'entrepôts est de 530 000 mètres carrés; sur ce chiffre, il y a 200 000 mètres carrés en Bessonneau et seulement 77 000 mètres carrés en ciment. Or, il faut des hangars en ci-



ment pour conserver ces appareils très délicats que sont les avions.

Et alors, je me pose cette question: au lieu de créer et d'entretenir 126 escadrilles, n'aurait-on pas mieux fait de commencer par construire des hangars ? N'a-t-on pas mis, en quelque sorte, la charrue avant les boeufs ? Alors qu'après l'armistice surtout, nous ne semblions pas avoir à craindre une ruée comme celle que nous avons subie en 1914 de la part de l'Allemagne, avions-nous besoin de 126 escadrilles pour maintenir l'Allemagne dans le rang ? N'aurait-on pas mieux utilisé une partie des crédits à construire des hangars ?

Songez, en effet, qu'un avion neuf coûte 42 000 frs; après avoir été stocké sous un Bessonneau, quand il faut le remettre en état, il en coûte 35 000 ou 36 000 frs, et qu'au bout de 15 à 18 mois tout le matériel stocké dans ces conditions sous des Bessonneau est à renouveler.

Je passe maintenant à la question du personnel.

Du personnel non navigant, je me bornerai à dire qu'un effort considérable a été fait. Certes, la critique est facile, et les choses ne se transforment pas en 24 heures; je reconnais que, pour les mécaniciens un gros effort a été réalisé.

Néanmoins, j'estime que le nombre en est encore insuffisant: il faut à tout prix avoir ce qu'on appelle un mécanicien par appareil non seulement en escadrille,

mais un mécanicien par appareil stocké, faute de quoi ces appareils stockés ne pourront pas, comme on le croit, être mis en service dès la déclaration de guerre, mais seulement un ou deux mois plus tard.

C'est très coûteux, je le reconnais, mais, que voulez-vous, l'aviation est une arme coûteuse.

De même les ouvriers des parcs qui peuvent être recrutés parmi les civils par les commandants de régiments donnent tout à fait souvent satisfaction; cependant - il y a un mais - quand un ouvrier civil a été ainsi embauché le commandant ne peut s'en défaire qu'après de telles paperasseries que cela lui est presque impossible, cet ouvrier fit-il même du bolchevisme dans le régiment.

Par contre, en ce qui concerne le personnel navigant, une crise intense sévit: le mot n'est pas exagéré. A la sortie de Saint Cyr l'an dernier, il y a eu tout juste 6 demandes pour entrer dans l'aviation.

Or, l'aviation est un peu ce qu'était la cavalerie avant la guerre, et vous savez combien nombreux étaient les Saint Cyriens qui demandaient à entrer dans la cavalerie.

Chose plus grave encore: l'aviation a besoin de techniciens distingués... 2 ou trois élèves de l'Ecole Polytechnique ont demandé l'aviation.....

M. LE GENERAL BOURGEOIS. - Il n'y en a même eu que deux.



Si l'aviation militaire subit une crise aussi terrible, il y a à cela deux raisons.

Tout d'abord, il n'y a plus d'avancement possible dans l'arme de l'air. On a tort, à mon avis, de vouloir à tout prix assimiler l'aviation aux autres armes et de traiter l'officier aviateur comme l'officier des autres armes.

Si l'on ne trouve pas le moyen de permettre à un officier ayant un commandement important dans l'aviation d'arriver avant 45 ans aux plus hauts grades, on aura peut-être sauvegardé les principes, mais on aura sacrifié l'aviation.

Le personnel navigant est un personnel extrêmement nerveux physiologiquement; ce n'est pas impunément que l'on monte fréquemment à 4 000, 5 000 mètres et plus

M. D. ESTOURNELLES DE CONSTANT. - Heureusement qu'ils sont nerveux ; ils ont du cran.

M. DE LUBERSAC. - Or, ce personnel nerveux n'accepte d'ordres que d'officiers qui ont fait ce qu'il faut et qui sont encore capables de le faire; je ne vais pas jusqu'à dire que ce personnel se rendra coupable de refus d'obéissance: il est trop bien élevé, mais il restera toujours en arrière de la main; cela se sent bien, suivant que les régiments sont commandés par des jeunes ou des anciens

Je me borne d'ailleurs à poser le problème: je n'apporte pas de solution; je sais à quelles difficultés on se heurte et qu'on ne peut pas admettre qu'il n'y ait que des généraux d'aviation à 45 ans, traitant d'égal à égal avec des généraux de 55 et 60 ans, mais je voudrais, à ce propos, rappeler un fait récent.

Loin de moi la pensée de demander que l'on calcule l'armée française sur l'armée américaine, mais j'ai assisté récemment à l'arrivée sur un terrain d'aviation du général Mitchell. Il a demandé qu'on lui sorte un "zinc"; on lui a sorti le "zinc" le plus rapide du régiment, dans l'espoir, très humain que, probablement, il tournerait aussitôt la tête d'un autre côté.

Or ce jeune général américain est monté dans l'appareil; il a décollé très élégamment, il a atterri de même .....Le soir, au dîner, on ne parlait que de ce général, et il aurait pu demander n'importe quel effort à ce régiment français, il aurait été suivi

J'ai déjà protesté, en séance publique, contre la grave erreur que l'on avait commise de nommer trois officiers supérieurs pour commander les brigades d'aviation alors que, pendant la guerre, le commandant Dupetit, qui commandait en chef l'aéronautique des armées françaises avait trente-sept ans, et quatre galons.

Ces jeunes hommes ne comprennent pas que, le danger passé, on leur préfère des officiers excellents, je ne le conteste pas, de galants hommes, mais qui n'ont



pas les qualités requises pour les commander, alors surtout que, dès la déclaration de guerre, les commandants de brigade deviennent automatiquement des commandants d'aéronautique d'armée: vous l'importance de ces nominations

Une fois de plus, et peut-être avec un certain désespoir, - car je sais par expérience combien il est parfois difficile d'obtenir une réponse de ses services - j'attire l'attention de Mr le ministre de la guerre sur ce fait que les officiers aviateurs blessés en service commandé doivent payer leur hospitalisation (Exclamations)  
 Oui, messieurs, le fait est exact; et il est scandaleux. Voulez-vous un exemple ?

Le 15 août dernier, le lieutenant Bagnolas prend l'air en service commandé; son avion prend feu en l'air. Il s'agissait d'un appareil tout neuf qui venait d'arriver à l'escadrille; le lieutenant qui commandait est comme tous les officiers commandants, il tient à essayer lui-même ce Nieuport 27 qui vient d'arriver. Il prend feu en l'air.

Depuis ce moment, ce malheureux paie 13 frs 50 par jour sur sa solde au Val de Grâce.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Ajoutez qu'il a sa mere à sa charge.

M. DE LUBERSAC. - Je vous remercie, général, d'appuyer ce que je dis.

Une autre situation qu'il convient également de signaler est celle des veuves et orphelins laissés par ces officiers aviateurs. D'après des renseignements que j'avais demandés au ministère de la guerre, je crois savoir que ces veuves et orphelins ne jouissent pas des prérogatives qu'en leur avait reconnues pendant la guerre

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - La loi de 1914 dit cependant que toute blessure contractée sur avion en service commandé est une blessure de guerre.

M. DE LUBERSAC. - Merci encore une fois, mon général.

Quoi qu'il en soit, ce sur quoi j'insiste, c'est qu'on ne fasse pas supporter à ces malheureux les frais de leur hospitalisation; c'est un scandale qui doit cesser au plus tôt.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Et il faut qu'on leur rembourse les sommes qui leur ont été ainsi retenues.

M. DE LUBERSAC. - Je regrette de devoir encore signaler un fait particulier douloureux. Il a fallu que j'intervienne spécialement auprès de Mr le ministre de l'instruction publique pour qu'une bourse à Saumur soit accordée à de malheureux enfants dont le père avait été rôti au dessus d'un bois à Thionville.

Tout cela, messieurs, il faut que cela cesse,



parce que de ce fait l'aviation devient impopulaire; les parents sont au courant, ils pèsent sur leurs enfants pour les détourner de l'arme; on se faisait casser la figure en temps de guerre, parce que c'était la guerre, mais aujourd'hui, le coefficient de la vie humaine a changé de valeur; en temps de paix, nos hommes ne sont pas faits pour se tuer sans avoir aucun avantage sur les camarades.

Je voudrais encore indiquer, en ce qui concerne l'aviation maritime, que les pilotes maritimes, au bout d'un certain temps, sont reversés dans le service général: or, c'est, pour ces hommes, le meilleur moyen de perdre la main. J'avais donc demandé à Mr le ministre de la marine, qui a bien voulu répondre à ma lettre, d'autoriser ces pilotes à s'entraîner de temps en temps; mais je trouve que les mesures qui ont été prises à cet effet sont absolument insuffisantes; voici en effet, ce que m'écrivait Mr le ministre:

" Les pilotes des spécialités des services généraux qui désireront continuer leur entraînement seront autorisés à effectuer, dans les formations d'aviation maritime quelques vols d'une durée totale maximum de deux heures par trimestre."

Une telle parcimonie est un leurre: c'est tout juste donner à ces hommes l'occasion de se casser la figure. (Vive approbation.) La condition, pour avoir une aviation maritime, c'est d'avoir des spécialistes et non des hommes qui font un jour ceci et un autre jour cela.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DE LA MARINE.-

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DE LA MARINE.

- Il faut créer un corps de l'aviation maritime.

M. DE LUBERSAC. - C'est, en effet, une nécessité, et je sou mets cette question à l'attention de Mr le ministre de la marine.

Messieurs, j'en ai terminé et, à mon tour, je veux indiquer les raisons pour lesquelles je n'ai pas cru devoir porter ces faits à la tribune. J'ai pensé que, la mobilisation en ce qui concerne l'aviation n'ayant pas reçu un commencement d'exécution, il était particulièrement imprudent de ma part de le signaler en séance publique. ~~Wwww~~ (Vifs applaudissements.)



M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Messieurs, beaucoup de choses ont été dites, que je ne répéterai pas; ce que je desire surtout, c'est attirer l'attention sur l'organisation générale de l'aviation au ministère de la guerre.

Trois organes s'y occupent de l'aviation: la douzième direction, dont le distingué chef assiste à cette séance; l'inspection générale, sous les ordres du maréchal Fayolle; l'état-major de l'armée.

Or, si l'on recherche - c'est une critique que je me permets de faire - les antécédents des officiers qui à la douzième direction ou à l'inspection générale, s'occupent de l'aviation, on trouve des hommes très remarquables, des travailleurs acharnés, mais qui, généralement, ont fait la guerre soit au G.Q.G., soit, au plus, dans des aéronautiques d'armée, des hommes qui n'ont jamais réellement commandé, compte tenu, bien entendu, des exceptions.

Or, quand on contrôle des hommes et des appareils, il n'y a qu'une façon, voir les uns et les autres sur le terrain, et prendre l'air avec eux. Cela donne aux inspecteurs la confiance qui leur est indispensable et une autorité incontestable.

Ce n'est pas Mr Maginot qui a confié l'inspection de l'aviation à l'inspection générale, et je serais donc à mon aise pour critiquer la mesure qui a été ainsi prise; je considère cependant que la chose n'est pas

mauvaise en soi; il faut bien que quelqu'un aille voir ce qui se passe dans les établissements et les corps de troupe; mais c'est une besogne absorbante et pour laquelle il faut un homme qui ne fasse que cela. Or, je n'ai pas besoin de dire que Mr le maréchal Fayolle a d'autres occupations; tout son service retombe donc sur son chef d'état-major - dont je ne prononcerai pas le nom - un homme remarquablement doué, intelligent et travailleur mais qui n'a jamais rien commandé, qui a toujours été dans les états-majors et qui ne connaît pas la mentalité des aviateurs et les difficultés que l'on peut rencontrer quand on les commande.

Le résultat, c'est que les ordres, les instructions, les critiques que l'on reçoit dans les corps de troupe sont toujours à côté de la question et déconcertent curieusement le commandement. D'où une très grande gêne pour tous.

Cette situation se traduit par un autre résultat encore: ceux qui passent les commandes d'appareils que le service technique s'occupera de réaliser au mieux sont des hommes remarquablement intelligents, travailleurs et dévoués; par contre ceux qui aurent à se servir des appareils ignorent jusqu'au dernier moment quels appareils ils recevront; ils ne sont jamais consultés.

Je sais bien que dans l'artillerie on ne consulte pas non plus les artilleurs sur le modèle de canon



que l'on mettra en fabrication; mais là, l'inconvénient ne se rencontre pas: ce sont des artilleurs qui fabriquent le matériel d'artillerie; ils sont au courant des choses du métier et le roulement était établi de telle façon entre les corps de troupe et les établissements qu'il y avait dans les arsenaux des hommes qui connaissent le maniement de l'appareil mis en construction.

Il faudrait donc obtenir que les aviateurs fussent au moins consultés sur les modèles préparés avant de lancer les fabrications d'appareils nouveaux, et j'entends par là que l'on consulte non seulement les commandants de régiment, mais les officiers aviateurs à qui la pratique donne une autorité incontestable en ces matières.

L'avis du commandant Villemain, dont on a déjà parlé, n'aurait-il pas une importance exceptionnelle non seulement pour les constructeurs mais pour les aviateurs eux-mêmes? Ce serait la confiance inspirée à tous et la moitié des accidents évités.

J'insiste beaucoup sur cette question de confiance des aviateurs dans les appareils: vraiment, cela ne marche pas.

D'autre part, il n'y a vraiment pas de perfectionnements bien nets depuis la fin de 1918: cela ne sort pas. Je vois même encore voler à Metz des Bréguet fin de guerre.

Je sais bien qu'il faut utiliser les stocks, mais s'il n'y a pas autre chose pour faire la guerre, je suis inquiet.

La question des moteurs nous a ~~aux~~ causé bien des déboires à la fin de la guerre; Mr de Lubersac vient de parler de ces appareils du 11<sup>e</sup> régiment d'aviation dont la moitié est restée en panne pour avoir fait 400 kilomètres: c'est lamentable; cela tient évidemment à ce que les moteurs étaient anciens et qu'ils n'avaient pas été stockés avec le soin voulu.

En ce qui concerne les mécaniciens, d'après les renseignements que j'ai recueillis, la méthode pour les former est excellente, mais, comme le disait notre collègue, le nombre de ces mécaniciens est insuffisant. Il faut à tout prix obtenir des rengagements et surtout, si cela était possible, des engagements; ces mécaniciens, après une formation parfaite durant un an ou dix-huit mois resteraient un ou deux ans au service des régiments d'aviation; ils y rendraient de grands services; après quoi, le brevet délivré par l'Etat leur faciliterait très certainement l'entrée dans l'industrie.

Ce n'est pas Mr le ministre de la marine qui me démentira si je dis si je dis que l'industrie prend de préférence son personnel libéré du service, parce que les industriels savent bien qu'ils ne trouveront jamais de meilleurs ouvriers.

Un effort est déjà fait dans ce sens par Mr le ministre de la guerre: je lui demande de l'intensifier.



Je vous ai envoyé, monsieur le ministre de la guerre, la liste des questions que je désirais vous poser. Beaucoup d'entre elles ont été posées par mes prédécesseurs et je n'y reviendrai pas. Je me permets, cependant, d'insister sur un point traité par M. de Lubersac, celui qui a trait à l'emplacement des réserves et des ateliers de fabrication.

Depuis que je suis rapporteur du budget de l'aéronautique, j'ai dû m'occuper de trouver un local pour y installer une collection d'aéronautique. J'en ai découvert un à Chalais, mais il contenait des piles de toile caoutchoutée pour ballons. Cette toile devait être transportée à Angers, ce qui n'est pas un endroit mal choisi pour y installer des réserves, mais elles sont toujours à Chalais. Il y a deux ans et demi que cela dure. Il paraît que les hangars ne sont pas terminés et l'officier même qui s'occupe de cette question m'a déclaré qu'il était impossible de faire des réserves en dehors de la région parisienne. Si c'est pour en faire des feux de joie au début de la guerre, n'hésitons pas ! Mais si nous voulons vraiment constituer des réserves pour la guerre, il faut procéder autrement.

Nous avons beaucoup trop de réserves bloquées à Paris ; autant dire qu'elles y sont toutes. En ce qui concerne l'aviation, il y a, non seulement les réserves de

matériel, mais aussi les usines. Si on fait le tour de Paris en automobile, on ne voit que des usines d'avions ou de construction de moteurs concentrées dans la capitale ou ses abords immédiats.

M. PAUL DOUMER.- On continue la folie de 1915.

M. le général HIRSCHAUER.- Les Allemands n'auraient qu'à taper dedans, au hasard et notre situation deviendrait tout de suite très grave.

Je dirai maintenant quelques mots de l'instruction du personnel constructeur. Quand on a voulu faire des canons, on a créé des ingénieurs d'artillerie et la marine nous a montré le chemin en constituant son remarquable corps des ingénieurs de l'artillerie navale. J'ai eu affaire à certains d'entre eux pendant la guerre ; ce sont des gens de tout premier ordre.

De plus, ils sont spécialisés, et ainsi on ne <sup>peut pas</sup> leur faire ~~pas~~ le même reproche qu'à de Bange à qui on disait : "Vous n'avez pas commandé de régiment, vous ne pouvez devenir général". De même qu'il y a des ingénieurs de l'artillerie navale, il y aurait des ingénieurs de l'aviation ou de l'aéronautique, qui pourraient devenir des officiers généraux et nous n'aurions pas ce scandale de voir des hommes comme de Bange et d'autres s'en aller comme colonels, alors qu'ils ont fait la gloire de la France.



M. le général BOURGEOIS.- Et qu'ils l'ont sauvée en 1914.

M. le MINISTRE DE LA MARINE.- C'est aussi le cas de Filloux.

M. le général HIRSCHAUER.- Il faut donc arriver à former un corps des ingénieurs de l'aéronautique. Le projet de loi est déposé. Ils seront civils ou militaires, habillés en militaires ou en marins, peu importe. Ce qu'il faut, c'est que ce soit des gens spécialisés.

On parlait tout à l'heure de l'aviation allemande. J'ai étudié ce qu'est la formation des techniciens en Allemagne ; elle est tout à fait remarquable. Je me suis fait donner un certain nombre de programmes des Hohe Technische-Schule qui sont nombreuses et ont la valeur de nos Ecoles Centrales. Les gens qui suivent ces cours - les cours durent quatre ans - ont fait des mathématiques spéciales. Pendant deux ans, ils reçoivent une instruction analogue à celle qui est donnée à l'Ecole Polytechnique, pour la culture générale, puis, <sup>pendant</sup> deux autres années, ils reçoivent une culture technique comme à l'Ecole Centrale. Ils sont divisés en sections techniques : mines, génie maritime, chimie, travaux publics, etc... et enfin, aéronautique. Tous les ans, il sort de ces écoles 300 individus ayant en

poche le brevet d'ingénieur de l'aéronautique et quelquefois d'autres avec.

Les Allemands constructeurs d'aéronautique ont donc sous la main un personnel technique tout à fait remarquable et très bien préparé.

Si nous examinons de près ce qui se passe ensuite, nous avons deux grands centres de fabrication, l'un à Dessau, chez Junker, l'autre à Ludwigshafen, dans la firme Zeppelin, où l'on trouve des bureaux d'études admirablement composés, des laboratoires et des ateliers d'essai non moins bien établis.

J'ajoute un petit détail : tous ces ingénieurs savent, non seulement calculer, mais dessiner. Ils peuvent dresser un croquis qui se tient, sur lequel l'ouvrier peut travailler. Ce sont des praticiens en même temps que des théoriciens.

Vous vous rappelez que de juillet 1930 à mai 1931, il y a eu une sorte d'inter-règne pendant lequel les Allemands ont fait un peu ce qu'ils ont voulu en aviation. La commission des réparations a obtenu ensuite que les dispositions arrêtées en juillet 30 fussent reprises en mai 1931 jusqu'à ces derniers temps. Pendant ce court espace de temps, de juillet <sup>19</sup>30 à mai 1931, les firmes Zeppelin de Friedrichshafen ont sorti, émanant d'un programme d'ensemble un peu analogue au programme de de Bange pour les canons;



Un avion entièrement métallique avec un moteur Maybach de 330 HP ;

Deux avions entièrement métalliques avec deux moteurs Maybach de 330 HP ;

Un hydravion entièrement métallique avec un moteur de 60 HP ;

Un hydravion entièrement métallique avec un moteur de 330 HP ;

Un hydravion entièrement métallique avec deux moteurs de 330 HP.

Cela prouve combien la question avait été travaillée à l'avance. Nous savons même que si la permission de construire leur avait été laissée, ils passaient à des tri-moteurs, pour lesquels j'ai, en ce qui me concerne, une tendresse toute particulière.

Tous ces avions sont entièrement métalliques, en aluminium et non en dentelle d'aluminium qui ne dure pas avec le temps. Ils sont faits de manière à tenir, à être pratiques et économiques à construire et d'un entretien facile.

Tous ces appareils volent. Certes, comme ce sont des modèles courants, ils sont susceptibles de perfectionnement, mais tels qu'ils sont sortis du cerveau des ingénieurs et du crayon des dessinateurs, ils ont volé dans des conditions très satisfaisantes. Il n'y a plus qu'un travail de mise au point à faire, comme cela se fait

toujours, avant de passer au modèle définitif, aux tables de construction et au gabarit.

Je pose alors la même question qu'on a posée tout à l'heure à propos de la mobilisation : avons-nous des types d'appareils destinés à être mis en construction immédiatement si la guerre devait éclater demain ? Si nous en avons, sont-ils présentés aux constructeurs sous la forme :

- 1°) de tables de construction ;
- 2°) de gabarits.

#### Moteurs. -

Je terminerai, en ce qui concerne la Guerre, par un simple aperçu sur la question des moteurs.

Faire un avion n'est rien, quand on a les gabarits et les tables de construction ; on peut travailler en série et même dans des usines différentes, par des méthodes que le génie d'organisation de Michelin, à Clermont-Ferrand, avait instaurées dès la fin de 1914. On peut donc mettre très rapidement sur pied des avions.

Ce qui ne se construit pas aussi vite, c'est le moteur. C'est là un travail de grande précision, nécessitant des métaux tout à fait particuliers, très unis comme composition et tout à fait difficiles à obtenir en France, et qu'il faut avoir approvisionnés à l'avance, si l'on veut en avoir en quantité suffisante. Il faut des mois pour construire un moteur, et quand il est construit, il faut



l'essayer avec beaucoup de soin, procéder à une mise au point très délicate, le revoir avant de le mettre en service. Il faut donc envisager que les moteurs en service, ou en réserve des appareils, dits civils, doivent pouvoir, très rapidement, servir à des avions de guerre. Il n'y a là qu'une question de rotation d'hélice, très simple à résoudre en installant un ch<sup>n</sup>gement de vitesse. Il faut aussi prévoir le montage de ces avions sur des appareils de guerre susceptibles de voler aux très hautes altitudes, c'est-à-dire leur faire subir quelques modifications. Tout cela doit être fait à l'avance.

Cette construction délicate du moteur exige la présence, dans les usines, d'un personnel très entraîné, c'est-à-dire permanent. A ce sujet, je ne puis qu'appuyer les observations de mon collègue, M. de Lubersac, quand il a déploré la fuite des ouvriers qui entrent dans une maison quand une commande arrive, qui en sortent, qui y rentrent. On ne sait jamais où ils sont. C'est là un très gros danger.

Je disais tout à l'heure que j'avais un amour particulier pour les appareils multimoteurs. J'estime que ce sont ceux qui offrent le moins de dangers. Sur 100 accidents, 90 sont causés par le moteur. On incrimine souvent le pilote en disant qu'il a fait un virage trop brusque et qu'il a glissé sur l'aile, mais les trois quarts du temps, ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Le

moteur a lâché au moment où l'avion était au-dessus des maisons; alors, le pilote a fait comme il a pu pour arriver à son terrain d'atterrissage sans tomber sur les maisons et écraser personne.

Le moteur unique est dangereux. Je me souviens que j'ai fait fabriquer, dès le début, des bimoteurs. Je n'en tire pas vanité parce que, n'ayant à ce moment que des moteurs de 60 et 80 HP, je fis mettre deux moteurs sur les appareils parce que j'avais besoin, sur ces appareils, de 120 ou 150 HP. Il est arrivé, ce qui était facile à prévoir, qu'un de ces bimoteurs a reçu un obus fauchant un moteur et tuant l'observateur à bord; le pilote a pu ramener son appareil dans nos lignes avec un seul moteur. Si l'on avait trois moteurs, ce serait encore mieux, surtout des moteurs que l'on pourrait voir en cours de route. On ne peut sans doute pas remplacer un vilbrequin qui s'est cassé ou obvier à une salade de bielles, mais on pourrait remplacer une bougie qui ne marche pas, rattacher un fil, remplacer un tuyau de duralumin pour la conduite de l'essence. Ces réparations faites, l'appareil repartirait avec toute sa puissance et sa vitesse.

Ce que je viens de dire des multimoteurs est surtout intéressant pour la marine.



Commandement des formations d'aviation.-

Il est incontestable qu'il y a du malaise dans les régiments d'aviation. La cause en a été indiquée, d'une manière extrêmement nette, par M. de Lubersac.

Si nous faisons des généraux d'aéronautique à 45 ans, il faudra, fatalement, mettre leur retraite à 48 ans ; ils deviendraient tous maréchaux de France à l'ancienneté. Il y a peut-être un moyen de résoudre la question, et je le suggère à M. le ministre de la guerre. Je ne vois pas d'inconvénient à confier le commandement de régiments à des commandants. Il y en a un, à Thionville, qui passe tous les jours au-dessus de ma tête, à Metz, avec son escadrille derrière lui ; je vous assure que ça marche ; on sent le grand chef. Je ne sais pas où ils puisent l'essence, mais ils en ont.

On peut donc mettre les commandants à la tête des régiments. Il n'y a pas de colonel dans l'aviation, parce que celle-ci est une arme trop récente. La plupart de ceux qui ont commencé, en 1910 ou 1912, n'étaient que des sous-officiers, des sous-lieutenants ou des lieutenants, et combien sont morts depuis ? Je ne connais qu'un seul colonel sorti de l'aviation, c'est le colonel Barrès. C'est un chef tout à fait remarquable, qui a procédé à Verdun à une remise en état de l'aviation en 24 heures, qui fut un chef-d'oeuvre, et qui commande tout simplement une école. C'est encore un cas tout à fait typique et j'aimerais voir le colonel Barrès prêcher la bonne doctrine autre part que

dans une école. S'il y a quelque part une brigade à pourvoir, elle l'aat lui est bien due .

Je me demande si la solution ne serait pas dans un grade temporaire, un nom spécial pour l'aviation, étant entendu que les officiers qui ont créé l'aviation conserveraient leur ancienneté dans le grade vrai. Il y a quelque chose à faire de ce côté, à vous, monsieur le ministre, de chercher la solution . Mais je ne me dissimule pas que la question est complexe .

J'en parle tout à fait à mon aise puisque j'ai fait pas mal d'aviation comme simple observateur. Je sentais, au début, que j'étais à peu près dans mon rôle de constructeur, mais que je n'aurais pas commandé une troupe d'aviation, parce que je n'étais pas aviateur.

#### Aviation maritime.

Je vous ai dit, monsieur le ministre, quelles étaient les questions que je vous poserais. Ce sont exactement les mêmes que celles que j'ai posées à M. le ministre de la guerre : qu'avez-vous ? Quelle différence y a-t-il entre ce que vous avez et ce qui existait à la fin de 1918 ? Quel est votre stock de mobilisation ? Comment formez-vous votre personnel et quelle est la qualité de ce personnel ?

J'avoue qu'il y a quelque chose qui m'a désagréablement surpris à la lecture du compte-rendu du meeting de Monaco. Si je ne me trompe, six appareils du centre de St Raphaël avaient à effectuer le parcours étang de Berre-Monaco et retour à l'étang de Berre , soit 400 kilomètres



en tout . Pour un vol marin, cela n'a rien d'extraordinaire. Or, sur les six appareils, pas un n'a pu effectuer le trajet complet, les uns pour accident, les autres pour capotage en mer dans une houle un peu forte ou pour être partis avec trop peu d'essence, ce qui est une lourde faute pour un pilote, surtout quand il est renseigné sur la météorologie. Il s'est, en effet, à quel vent il aura à faire et il doit savoir quelle quantité d'essence il doit emporter.

Il semble donc qu'en ce qui concerne l'aviation maritime, il y ait une question de matériel et de personnel qui se pose. ~~XXXXXXXXXX~~. Pour le personnel, je suis inquiet. Il faut au personnel marin qui fait de l'aviation des qualités toutes particulières. Il faut aussi qu'il sente qu'il a quelque chose de solide sous ses pieds, c'est-à-dire un appareil qui marche.

#### Dirigeables.

Pour ce qui est des dirigeables, je partage complètement l'opinion de notre vice-président: on n'en voit pas beaucoup parce qu'ils ne peuvent pas naviguer. Ils sont, si je puis me permettre d'employer un terme marin, en cale sèche; ils ont des trous dans la coque et l'hydrogène ne consentirait pas à rester dans des lambeaux de ballons.

#### Hangars. -

Cette question des hangars se pose pour les ballons encore bien plus que pour l'aviation. A ce propos, j'ai un renseignement à demander à M. le ministre . Un certain nombre de hangars allemands nous ont été cédés en vertu du

traité de paix. Ils ont été démontés en Allemagne par des équipes allemandes et transportés je ne sais où. Certains sont, paraît-il, à Dakar où ils servent de point d'appui; d'autres sont en France, mais je ne sais pas au juste à quel endroit. On ne dit -j'ai peine à le croire- qu'ils ne sont pas remontés. J'espère que M. le ministre voudra bien nous fournir des éclaircissements à ce sujet.

Je m'adresse maintenant à M. le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique pour appeler tout spécialement son attention, puisque c'est lui qui fait construire les moteurs, sur la question des techniciens, qui me paraît tout à fait urgente. En ce moment, vous jouez sur le velours; en effet, l'industrie ne marche pas et les gens vous restent parce qu'ils aiment mieux gagner 800 francs chez vous que de ne rien gagner du tout. Mais, s'il se produit une reprise de l'industrie, vous ne conserverez pas un technicien de valeur. Rappelez-vous ce qui s'est passé en 1920. En allant me renseigner chez vous en ma qualité de rapporteur du budget, j'ai fait le compte de la moyenne de séjour de vos ingénieurs à la section technique et j'ai trouvé qu'elle n'était pas de trois mois. Dans ces conditions, il n'est pas possible, même avec une installation de tout premier ordre, de procéder à une étude bien sérieuse. Vous avez le premier laboratoire aéronautique du monde; il est remarquablement organisé et vous avez à la tête du service un homme extrêmement compétent qui, d'ailleurs, a avec lui



quelques officiers qui sont très bien. Ils sont tellement bien que, s'il y avait, comme je le disais, une reprise des affaires industrielles, vous ne pourriez pas les conserver.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT DE L'AVIATION.- Nous les conserverons en faisant voter le projet que nous avons déposé.

M. le Général HIRSCHAUER.- Vous ne les conserverez pas, parce que la marine réclamera ses officiers pour leur faire faire du service à bord. La guerre vous réclamera aussi les siens, arguant que lorsque qu<sup>porte</sup>lqu'un / un uniforme d'infanterie, il faut au moins qu'il sache ce que c'est que l'infanterie pour le cas où il aurait à exercer un commandement. C'est le système que nous signalions tout à l'heure, à propos de la maison de Bange et Cie.

Monsieur le sous-secrétaire d'Etat, vous avez été très vivement attaqué dernièrement dans un article du "Temps", du 6 mai dernier, signé du Lieutenant-Colonel Reboul. J'ai lu cet article avec une attention et une angoisse profondes. Seulement je l'ai vérifié et j'ai constaté que, s'il y avait du vrai, il y avait aussi des fautes de calcul, en particulier, qui sont formidables.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique.-Tout le raisonnement est bâti sur une erreur de calcul considérable. On a calculé 10.000 frs par 300 et on a abouti à 300 millions au lieu de 30 millions.

Primes. -

M. le Général HIRSCHAUER. - Un autre point que je veux retenir, et dont j'ai déjà eu l'honneur de m'entretenir avec vous, c'est la question des primes. Je ne crois pas que, de longtemps, on puisse avoir une aviation commerciale qui vive de sa propre vie, pas plus qu'au début on n'a pu avoir des compagnies de navigation postale et des compagnies de chemins de fer/vi-  
 vent de leur propre vie. Il a fallu, dans tous ces cas, l'appui de l'Etat au moyen de primes.

Cet appui de l'Etat doit s'exercer de telle façon qu'il en résulte des progrès et que les gens qui reçoivent ces primes soient obligés de travailler pour les mériter .

Il fut un temps où l'on a créé une série de bateaux -M. le président de la commission de la marine s'en souvient- dont l'un s'appelait le "Général Chanzy", qui permettait de donner 6 % aux actionnaires en naviguant sur lest, et quand par hasard on avait un capitaine ...

M. Paul DOUMER. - Cela n'a jamais été vrai. La légende en tout cas était très solide .

M. le Général HIRSCHAUER. - Pardon, j'ai été actionnaire et j'ai touché.

M. Paul DOUMER. - Avec les lois successives, aucun/  
 bateau naviguant sur lest ne pouvait faire ses frais . La vérité, c'est que ces bateaux pouvaient naviguer avec peu de marchandises dans les cales et arrivaient tout de même à



équilibrer leur budget . J'ai trop étudié ces lois pour ne pas rectifier.

M. le Général HIRSCHAUER. — Mettons, si vous voulez, peu de marchandises. Ce qu'il y a de certain, c'est que les actionnaires ont touché 6 % d'intérêts et, comme le "Général Chanzy" a coulé corps et biens, ils ont touché l'assurance par-dessus le marché. J'ai conservé un souvenir épouvantable de cette histoire et c'est de l'argent qui m'a brûlé les doigts.

Il importe donc de réformer les primes. Elles ont été ce qu'elles ont pu être au début. Je ne vous adresse aucune critique, monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, car vous avez été obligé d'attirer le monde. Mais maintenant, il faut entrer dans une phase nouvelle. Il ne peut être question de monter des sociétés de navigation aérienne avec un capital stupide de 200 ou 300.000 francs. Cela, c'est l'exploitation de la prime et non l'exploitation d'une ligne aérienne.

Il faut que ces lignes soient à très grande portée et constituent, pour celui qui emprunte ce moyen de transport, une économie de temps appréciable . Il va de soi qu'elles ne peuvent être que précieuses au point de vue de l'influence française. Vous savez, monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat combien je vous ai soutenu et combien M. le Ministre des finances d'alors vous a soutenu quand il s'est agi de trouver les crédits pour établir la ligne transeuropéenne Paris-Prague et Constantinople . Vous avez

eu l'appui du Sénat tout entier. C'est dans le sens de ces grandes lignes qu'il faut travailler. La ligne Paris-Bruxelles ne m'intéresse pas. Je n'aurai jamais l'idée, sauf pour me promener, d'aller à Bruxelles en avion, mais aller de Paris à Constantinople en 28 heures sans beaucoup se fatiguer, c'est une autre affaire.

M. LE SOUS-SECRETARE D'ETAT.- Avec la ligne qui fonctionne jusqu'à Budapest, une lettre qui part de Vienne le matin est à Paris le soir.

M. le Général HIRSCHAUER.- Telles sont, messieurs les ministres, les questions sur lesquelles je voulais attirer votre attention. Je me résume :

- 1°- Nécessité d'avoir un corps d'ingénieurs instruits ;
- 2°- Nécessité d'une modification du service des primes ;
- 3°- Nécessité d'avoir des moteurs dont la fabrication soit telle, et comme modèle, et comme main-d'oeuvre, que les accidents ne puissent pas provenir d'une erreur de construction. (Applaudissements).



M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Messieurs, je me ferais scrupule de retenir MM. les ministres après ces très intéressants exposés.

M. LE PRESIDENT.- Mon cher collègue, vous avez tout le temps que vous voulez.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Je tiens à remplir mon mandat et à venir, au nom de la commission de la marine, dire ici que nous avons partagé l'émotion et même les inquiétudes de la commission de l'armée. C'est pour des motifs identiques : motifs patriotiques et scrupules élémentaires, que nous avons renoncé, les uns et les autres, à porter ces inquiétudes à la tribune. Nous avons estimé, tant nous étions sûrs, hélas ! du résultat négatif auquel nous arriverions, qu'il était impossible de venir, en ce moment à la tribune, faire en quelque sorte étalage de notre faiblesse.

Aussi, n'avons-nous pas même attendu cette réunion pour adresser, à M. le ministre de la marine, un questionnaire très serré, lui faisant part de nos préoccupations. Nous lui avons demandé, en même temps de procéder, dans ses services, à une enquête suffisamment précise, sinon pour nous rassurer, car, mon cher ministre, nous ne nous faisons pas beaucoup d'illusions, du moins pour nous renseigner.

C'était au mois de mars. Je reconnais que les vacances sont survenues, mais j'ai été obligé...

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Le 29 mars.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Les discussions étaient bien antérieures au 29 mars. Nous en avons eu plusieurs à la commission de la marine, car nous ne savions pas trop de quelle façon aborder cette question délicate. C'est donc le 29 mars que j'ai eu l'honneur de vous écrire, mon cher ministre, pour vous prier de nous envoyer les réponses que nous attendions. Après notre conversation, vous avez eu la bonté de m'écrire la lettre suivante :

" Je me suis préoccupé de savoir où en étaient les réponses ~~aux~~ aux questions que vous avez bien voulu me poser par lettre du 29 mars, au sujet de la défense des côtes et de l'aéronautique. J'ai pu constater que l'Etat-Major général et le service central de l'Aéronautique avaient fait toute diligence pour réunir l'importante documentation qu'exigeait la réponse à vous faire. La rédaction, qui ne comportera pas moins d'une cinquantaine de pages est en cours, et j'espère pouvoir vous la transmettre à bref délai".



Je suis convaincu que, comme toujours, vos services vont apporter une extrême conscience à rédiger des documents; mais ce que nous serions heureux d'avoir, ce sont des assurances de votre part nous permettant tout de même de ne pas voir la situation trop en noir.

Nous savons, à la commission de la marine, que, au début de la guerre, il a fallu aller au plus pressé, que l'aéronautique maritime, à ce moment, a été complètement négligée; c'est plus tard, dans la seconde moitié de la guerre que l'on a entrepris cette œuvre admirable d'organisation, de coordination, qui nous a permis de résister au blocus des sous-marins allemands. Mais nous espérons qu'au lendemain de l'armistice, cette œuvre magnifique d'improvisation, qui a contribué obscurément, mais efficacement, au résultat final, ne serait pas abandonnée.

Or, rien n'a été fait, ou presque rien: nous pouvons bien le dire dans cette salle et toutes les critiques apportées par nos collègues en ce qui concerne l'administration de la guerre peuvent s'appliquer à celle de la marine. Et cependant, n'était-on pas en droit de se dire que l'on allait prendre comme point de départ, en 1918 toute cette magnifique improvisation?

Au lieu de cela, ce fut le point final. Si l'effort admirable entrepris pendant la guerre, et qui a dépassé, on peut le dire, nos espérances, devait être aban-

donné, je n'irai pas jusqu'à dire que cet abandon peut compromettre la défense nationale, mais il donnerait l'impression que nous nous abandonnons-nous-mêmes, et que nous ne savons pas profiter de nos avantages, que par là nous enhardissons nos ennemis qui peuvent nous croire désarmés

Voilà pourquoi, monsieur le ministre de la marine, je vous serais reconnaissant de faire savoir à vos services que nous attendons impatiemment leur réponse; tâchez de nous l'envoyer le plus vite possible. La commission de la marine n'étudiera alors avec la plus entière discrétion, comme toujours, mais avec le ferme desir de vous aider à atteindre un résultat effectif.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - La commission de la marine recevra cette note dans très peu de jours.

M. D ESTOURNELLES DE CONSTANT. - Ne voyez d'ailleurs dans tout ceci aucune question personnelle. Je puis dire, en effet, que je n'ai jamais vu une réunion plus unanime que notre commission dans le desir d'aider le Gouvernement; mais encore convient-il de ne pas donner l'impression que nous nous abandonnons nous-mêmes.



## M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DE LA MARINE.

- Messieurs, je veux, à mon tour, insister sur la situation déplorable de notre aviation maritime. Tout ce que vient de dire Mr d'Estournelles de Constant est l'expression de l'exacte vérité: à quoi tient cette situation?

Au moment de la démobilisation, la marine avait un matériel d'aviation au complet, qui avait coûté fort cher, pour lequel de lourds sacrifices avaient été consentis: tout de suite, les appareils sont démontés, envoyés dans les centres, emmagasinés avec l'ordre qui préside toujours dans les choses de la marine.

Immédiatement il est apparu à tous ceux qui sont quelque peu au courant de ces questions que, le jour où cela pourrait être nécessaire, il serait impossible de remettre tous ces appareils à flot: le terme est bien exact, s'agissant d'hydravions. Les enfermer dans des hangars, c'était les exposer à la chaleur, à la sécheresse; au bout de quelques mois, les coques prenaient l'eau quand par hasard on les sortait; les toiles étaient pourries; il suffisait d'y appuyer le doigt pour les crever.

En fait, on peut dire que, des milliards dépensés pendant la guerre pour l'aviation maritime, il ne reste plus rien aujourd'hui, Mr le ministre et Mr l'amiral directeur du service le savent comme moi, comme nous tous.

A qui la faute? A personne. Nous sommes en

face d'un fait brutal que nous avons le devoir de constater.

Quel remède alors à cette situation ? Donner à la marine de nouveaux appareils. Et Mr le ministre et Mr l'amiral Lanxade de dire: un programme d'aviation maritime coûtera 75, 100 millions. ... et encore nous n'aurons pas tout ce dont nous aurions besoin.

Mais quel sera le matériel qui rentrera dans ce programme ? Les mêmes appareils qu'à la fin de la guerre? Autant dire que tous les dix-huit mois ou tous les deux ans, il faudra recommencer le même sacrifice, et chaque fois, à l'expiration de ce temps, la France n'aura plus d'aviation maritime.

Est-ce dans cette voie que l'on se propose d'entrer ? Je crois que poser la question est en même temps y apporter la réponse. Nous ne pouvons pas adopter de tels errements.

Alors, que faire ? On ne prépare pas la guerre, on ne fait pas la guerre avec les instruments et les armes que l'on a, mais avec ceux que l'on aura; il faut donc mettre en approvisionnement des appareils qui ne soient pas périssables, qui, au moins, soient moins périssables que ceux que nous avons en ce moment.

Or, le général Hirschauer vient de montrer que les Allemands avaient trouvé la solution du problème par l'appareil entièrement métallique: c'est vers cette fa-



brication que doivent se diriger les efforts; il ne faut plus que nous donnions au Gouvernement des appareils en bois et en toile; seul l'appareil métallique permettra un approvisionnement durable dans les centres et dans les arsenaux, et pour de tels appareils, je suis persuadé que les commissions seront prêtes à faire les sacrifices qui leur seront demandés.

Je demande donc au Gouvernement où il en est dans cette question de l'avion métallique, qu'est-ce qu'il entend nous présenter dans ce domaine ?

Je demande également la permission de revenir en quelques mots sur l'intéressante question du corps d'aviation maritime.

Un aviateur coûte très cher à former; si, au moment où il est capable de rendre les services que l'on attend de lui, l'officier ou le sous-officier aviateur est restitué à son corps ou rembarqué, on commet une faute très grave. Il est donc de toute nécessité de créer un corps d'aviation maritime, et vous disposez pour cela de tous les éléments nécessaires; vous avez des officiers connaissant parfaitement les appareils, ayant eux-mêmes commandé; officiers et sous-officiers feront toute leur carrière dans ce corps qui, comme à terre, deviendra vite un corps d'élite.

N'oubliez pas, en effet, messieurs, que les grands combats navals de l'avenir auront lieu non pas seu-

lement sous l'eau, mais aussi dans les airs; plus nous irons, plus il faudra que la marine sorte de l'eau pour monter dans l'air; pour défendre la France, il lui faut une aviation maritime extrêmement puissante; si vous créez ce corps d'aviation maritime, vous avez sous la main de quoi en constituer rapidement les cadres et les effectifs.



M. LE GENERAL BOURGEOIS. - J'ai dit bien souvent - et tout le monde est aujourd'hui d'accord à cet égard - qu'il n'y a pas d'aviation possible sans la météorologie; pour le temps de paix, pour le service sur les grandes routes aériennes, il faut des prévisions à la plus longue échéance possible; pour le temps de guerre, c'est une météorologie à plus courte échéance, plus facile.

Je constate avec plaisir que, depuis l'an dernier, de grands progrès ont été réalisés dans ce domaine. L'Office national météorologique, créé au sous-secrétariat de l'aéronautique fonctionne d'une façon remarquable, en liaison intime - ils sont dans le même immeuble - avec l'embryon actuellement existant de météorologie militaire, en liaison qui pourrait être améliorée avec la météorologie maritime.

Si je m'adresse maintenant à Mr le ministre de la guerre, après ces éloges décernés à Mr le sous-secrétaire d'Etat, nous sommes obligés de parler de guerre.

En cas de guerre, les hostilités commenceront dans les airs; l'aviation sortira immédiatement; il faut donc qu'au même moment toute l'organisation météorologique sorte de terre et se mette à fonctionner: où en est-on pour la mobilisation de ce service, des sections de météorologie qui doivent exister dans tous les centres d'aviation ?

A-t-on prévu également l'organisation si im-

portante du service de prévision des grains dont l'absence nous a valu, pendant la guerre, cette envolée d'un nombre respectable de saucisses du côté des Allemands ?

Je crains que que, de ce côté, tout ne soit pas encore au point pour le recrutement d'un personnel difficile à choisir, et pour son instruction.

Encore une petite question subsidiaire à Mr le sous-secrétaire d'Etat.

L'an dernier, au cours de la discussion qui aux a eu lieu en séance publique, il avait été convenu que tous les efforts seraient faits en vue d'arriver à une unification complète des services météorologiques, avec l'agriculture, entre autres: je crois que l'on n'est arrivé encore à aucun résultat. Je demande donc à Mr le sous-secrétaire d'Etat d'insister auprès de Mr le ministre de l'agriculture pour que satisfaction soit donnée à notre désir: on évitera ainsi des doubles emplois.

Mr de Lubersac a parlé tout à l'heure des appareils photographiques: or, il se trouve que c'est le service géographique qui s'occupe de toutes les questions d'optique, en raison de ce qu'il a fait pendant la guerre, et qui fournit à l'aviation les objectifs de ses appareils tandis que c'est la douzième direction qui a la charge de construire la carcasse des appareils, des instruments. Pourquoi cette dissémination des efforts? ne serait-il pas plus simple de concentrer toute la fabrication des ins-



truments d'optique dans un seul service, qui procéderait aux études et, une fois les types adoptés, les donnerait à construire à l'industrie.

M. LE MINISTRE DE LA GUERRE. .- Messieurs, mes collègues et moi, nous pourrions dès maintenant répondre à un grand nombre des questions qui viennent d'être traitées; mais, étant donné l'importance du débat qui s'est institué, les critiques sérieuses qui ont été dirigées contre le fonctionnement des diverses aéronautiques, nous croyons qu'il y a intérêt à ce que le Gouvernement apporte des réponses aussi documentées que possible et laissant entrevoir les améliorations qui sont desirables.

Dans ces conditions, et après m'en être entretenu avec Mr le président, je vous demande, nous vous demandons de vouloir bien renvoyer notre audition à une prochaine séance.



M. HENRY BERENGER. - Je désirrais, parlant un peu comme rapporteur général de la commission des finances appeler l'attention du Gouvernement sur le côté financier de ces questions.

Le projet de budget de 1923 prévoit, pour l'aéronautique maritime, un crédit de 62 millions, pour la guerre, 49 millions, et des sommes très importantes pour le sous-secrétariat, au total, environ 200 millions.

Or, si je comprends bien tout ce qui a été dit par les techniciens des deux commissions, de tous ce qui a été dépensé pour l'aéronautique, il ne reste rien ou presque rien, tout le matériel est à remplacer.

A 200 millions par an depuis l'armistice, c'est donc une somme de 600 millions qui a été dépensée pour n'avoir rien, si les critiques de nos collègues sont fondées: on peut être fondé à se dire que nous n'en avons pas eu pour notre argent.

D'autre part, il y aurait également quelque chose de grave, si les critiques que nous venons d'entendre sont justifiées, dans ce fait que, malgré les demandes des commissions, des programmes n'ont pas été dressés.

Depuis trois ans que j'ai l'honneur d'être rapporteur du budget de la marine, nous n'avons cessé de réclamer aux ministres qui se sont succédé un programme d'aéronautique maritime: il n'a jamais été soumis aux Chambres; pour la guerre, je crois que les choses en vont de même.

Dans ces conditions, la France n'est-elle pas en droit de se demander où sont passés les millions qui ont été votés par le Parlement, puisque l'on n'a aucun matériel capable de servir.

M. MAGINOT. - On ne peut pas dire que nous n'avons rien. La vérité, c'est que nous pouvons avoir davantage, et nous vous demanderons, monsieur le rapporteur général, de nous aider à avoir davantage.

M. D'ESTOURNELLES DE CONSTANT. - J'ai bien peur qu'on ne puisse pas être aussi optimiste en ce qui touche l'aéronautique maritime.

M. LE MINISTRE DE LA GUERRE. - Je n'ai pas fait preuve d'optimisme.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Et, quant à moi, je remercie Mr d'Estournelles de Constant de son intervention et des questions qu'il a bien voulu nous poser parce qu'elles ont permis d'éclaircir le problème.

M. LE PRESIDENT. - Messieurs, si vous le voulez bien, nous discuterons lorsque MMrs les ministres nous auront apporté les réponses aux questions qui viennent de leur être posées.

D'accord avec MMrs les ministres, je propose de renvoyer la suite de cette discussion à mercredi 7 juin à quinze heures et demie. (Assentiment.)

La séance est levée à 17 heures et demie./;