

2^e série

14

M. Laurent Eynac

Commission de l'armée

5 décembre 1923

H

COMMISSION DE L'ARMEE

Séance du jeudi 6 décembre 1923

A quatorze heures et demie, on introduit:
M. Laurent EYNAC, Sous-Secrétaire d'Etat de l'aviation;
M. le colonel SEGUIN.

M. LE PRESIDENT. - Nous vous remercions, monsieur le sous-secrétaire d'Etat d'avoir bien voulu répondre à l'invitation que vous a adressée la commission.

Vous savez comment est née l'idée de cette audition: sur l'initiative de M. de Lubersac, une lettre avait été adressée par la commission à M. le ministre de la guerre; dans la réponse de M. le ministre, qui nous est parvenue, il y a quelques jours, le sous-secrétariat d'Etat de l'aviation était cité à diverses reprises. C'est pourquoi notre commission a pensé qu'elle devait vous entendre sur les points à propos desquels vous étiez cité, quitte à entendre ensuite soit M. le ministre de la guerre lui-même, soit le directeur de l'aéronautique.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Je remercie la commission de vouloir bien m'entendre et je me mets entièrement à sa disposition. Je vais donc répondre aux

questions posées, exactement dans la mesure où elles se rapportent à mes attributions de sous secrétaire d'Etat fournisseur des matériels aux divers départements ministériels utilisateurs d'aviation, ministères de la guerre, de la marine et des colonies.

Je pense que la meilleure méthode à suivre consiste à prendre les questions dans l'ordre même où elles ont été posées par M. de Lubersac, ordre qui d'ailleurs a été également suivi par M. le ministre de la guerre dans la réponse qu'il a adressée à la commission.

La première question posée avait trait à la main d'oeuvre: on demande si le personnel indispensable au fonctionnement des usines fabriquant notre matériel aéronautique est aujourd'hui mobilisable à l'atelier.

M. de Lubersac, en posant cette question, faisait état, avec juste raison de la réponse que j'avais faite à une question posée par lui lors de la discussion au Sénat du budget du sous-secrétariat de l'aéronautique, à la fin du ~~mois~~ mois de juin, et au cours de laquelle j'avais déclaré que les listes complètes du personnel à mobiliser avaient été établies à mon service des fabrications de l'aviation et transmises au ministère de la guerre.

A ce moment, je ne pouvais pas faire d'autre réponse. En effet, l'établissement, par le service des fabrications de l'aviation, qui est sous ma responsabi-

lité, des listes nominatives par profession de tout le personnel nécessaire à la mobilisation de l'aéronautique, a été fait au cours de l'année 1922, et ~~envoyé~~ ces listes ont été envoyées par moi au ministère de la guerre.

Sur ces entrefaites avait été votée la loi du 1 avril 1923 sur le recrutement de l'armée. Dès le vote de cette loi, j'ai appelé l'attention de M. le ministre de la guerre et de M. le président du conseil sur l'article 52 de ladite loi dont le jeu, à mon sens, pouvait être extrêmement gênant pour les fabrications de l'aéronautique.

Cet article 52 prévoit qu'en dehors des classes anciennes, les classes de l'active et de la première réserve peuvent, sauf dans des cas exceptionnels, être mobilisées à l'usine; j'appelais donc l'attention du ministère de la guerre sur cette disposition en ce qui concernait l'aéronautique, où nous avons certaines spécialités dont le personnel est composé particulièrement d'ouvriers encore jeunes.

M. le ministre de la guerre m'a communiqué, le 7 juillet 1923, ses instructions concernant, d'une part, la mobilisation, d'autre part, ~~la mobilisation particulière~~ ~~aux personnes~~ ses instructions concernant la mobilisation particulières au personnel: ce sont là deux documents très importants qu'il me paraît indispensable de placer sous les yeux de la commission.

Il y a tout d'abord une instruction générale du ministre de la guerre, à laquelle il est d'ailleurs fait allusion dans la réponse de M. le ministre à la commission, instruction du 19 mars 1923, comprenant l'ensemble des documents de mobilisation: la liste des commandes, les tableaux des effectifs et de matières premières, le journal de mobilisation, c'est à dire le journal de la vie de l'usine en cas de mobilisation.

En ce qui concerne le personnel, la main d'oeuvre, l'instruction a été complétée le 19 juin 1923, par une instruction formelle qui répartit les classes en trois catégories: classes anciennes; classes intermédiaires; classes jeunes. Je précise le mécanisme qui a été adopté parce que cela est très important; c'est toute la question de la main-d'oeuvre, pour ainsi dire, qui est réglée dans cette instruction.

Pour l'année 1924, on précise:

Classes jeunes	de 1916 à 1920 inclus
Classes intermédiaires	de 1906 à 1915 inclus
Classes anciennes	de 1895 à 1905 inclus.

Et, pour l'année 1925:

Classes jeunes	de 1917 à 1921 inclus
Classes intermédiaires	de 1906 à 1916 inclus
Classes anciennes	de 1896 à 1905 inclus

Quelles mesures sont prises pour ces personnels en ce qui concerne la main-d'oeuvre des usines de guerre

en général, des usines de fabrications aéronautiques, en particulier ?

En ce qui concerne les classes anciennes, tous les hommes de cette catégorie appelés au moment de la mobilisation dans les usines de guerre y sont automatiquement maintenus, sans qu'il soit nécessaire de les y affecter nominativement dès le temps de paix. En d'autres termes, toutes les classes anciennes travaillant dans une usine de fabrications aéronautiques y sont maintenues sans que les hommes reçoivent de fascicules de mobilisation.

Les établissements appelés, en temps de guerre, à travailler pour la défense nationale, sont mis en possession, dès le temps de paix, par l'autorité militaire, d'affiches du modèle N° 1 informant les hommes employés, à la mobilisation, dans ces établissements, qu'ils y sont mobilisables et restent à la disposition de l'établissement. Dès la publication du décret de mobilisation, les industriels détenteurs de ces affiches les placardent pour en donner immédiatement connaissance à tout leur personnel; ils établissent d'urgence, par bureau de recrutement, la liste nominative des hommes ainsi maintenus et l'adressent au commandant du bureau de recrutement intéressé; celui-ci prononce d'urgence l'affectation et fait remettre aux hommes le fascicule de mobilisation.

En résumé, donc, pour les classes anciennes, pas

de fascicule de mobilisation: une affiche qui, au jour de la mobilisation, affecte les hommes à l'usine; l'industriel prévient les commandants de recrutement qui établissent à ce moment les fascicules de mobilisation pour régulariser les situations.

En ce qui concerne les classes intermédiaires, les ouvriers de cette catégorie employés dans les usines de guerre et qu'il importe d'y maintenir à la mobilisation, pour éviter toute désorganisation, doivent être affectés nominativement dès le temps de paix. Cette affectation est demandée par l'industriel au commandant de région, et la demande est faite sous la forme ~~nominative~~ d'états nominatifs; le général fait connaître la décision intervenue; les hommes pour lesquels satisfaction est donnée reçoivent, par les soins du bureau de recrutement, un fascicule de mobilisation indiquant l'affectation prononcée; ce n'est que lorsque les hommes sont en possession de ce fascicule que leur affectation à des formations mobilisables est annulée.

Ici donc, listes nominatives établies par les industriels - je dirai où nous en sommes sur ce point - adressées au général commandant de région; instructions données par le ministre de la guerre aux commandants de région d'avoir à donner droit, dans la plus large mesure, à toutes ces demandes; puis, dès que la décision est prise, communication de cette décision aux bureaux de recna-

recrutement qui établit les fascicules; la mesure est réalisée, s'agissant d'affectations nominatives, dès que le fascicule est parvenu à l'intéressé.

En ce qui concerne les classes jeunes, même situation, avec simplement ce complément conforme à l'article 52 de la loi du 1 avril 1923, que, pour justifier l'affectation d'hommes de classes jeunes à l'usine, il ne suffit pas de listes nominatives faites par l'industriel, mais que cet industriel doit ajouter à sa demande un rapport circonstancié expliquant pour quelles raisons exceptionnelles des spécialistes des classes jeunes sont demandés par lui pour être affectés à son usine en temps de guerre.

J'ajoute que d'autres mesures sont indiquées dans cette ~~circulaire~~ circulaire aux industriels pour qu'ils complètent leur personnel, en ce qui concerne l'appel à différentes mains-d'œuvre de classes non mobilisables ou à une main-d'œuvre féminine.

Ces instructions sont donc complètes en ce qui concerne les hommes de classes mobilisables affectés déjà aux usines de guerre, ou plutôt travaillant déjà dans les usines de guerre; elles m'ont paru n'être pas absolument complètes en ce qui concerne les hommes de classes mobilisables ne travaillant pas dans des usines de guerre.

En effet, il y a des spécialistes, utilisables en temps de guerre qui, dans le temps de paix, ne travail-

lent pas dans les usines de guerre, des spécialistes de certaines industries qui ne sont pas à proprement parler des industries de guerre mais qui pourraient rendre des services dans les usines d'aéronautique ou d'automobiles.

J'ai donc demandé à M. le ministre de la guerre d'étudier la possibilité de recruter ces hommes de classes mobilisables ne travaillant pas, en temps de paix, dans les usines de guerre, de manière à les affecter à ces dernières en temps de guerre. L'étude que j'avais demandée est en voie d'achèvement, en même temps que la préparation du règlement d'administration publique qui doit être pris en vertu de l'article 52 de la loi du 1 avril 1923

Où en sommes-nous, maintenant, en ce qui concerne les fascicules de mobilisation ?

Je sais bien, en effet, que pour les classes anciennes, l'affectation sera automatique; mais je sais aussi qu'en ce qui concerne les classes intermédiaires et les jeunes classes, l'établissement des fascicules de mobilisation n'est pas encore fait par le ministère de la guerre.

Pour permettre ce travail, nous avons donc adressé des questionnaires complets aux usines qui nous ont permis d'établir complètement, dès l'année 1922, nos tableaux de mobilisation. En même temps, la notification

des avis de commandes aux industriels de l'aéronautique a été faite aux principaux industriels par les soins de les services, en même temps que celle des indications de main-d'oeuvre.

Enfin - c'est le dernier état de la question - j'ai écrit aux industriels, le 27 novembre dernier, à propos des personnels et des matériels:

le détail " L'inspection générale des fabrications à la la mobilisation vous a fait ou vous fera prochainement parvenir un avis de commandes sur papier rose, indiquant le détail des fabrications à entreprendre en cas de mobilisation; cet avis qui émane du service des fabrications annule l'avis similaire sur papier ordinaire adressé par le même établissement. Ce dernier devra m'être renvoyé par vous dès réception de l'avis rose. Vous recevrez des instructions dès le temps de paix pour assurer à vos établissements la main d'oeuvre dont ils auront besoin. Je vous serais obligé de m'adresser tous les deux mois un compte rendu succinct exposant les mesures que vous avez prises et la suite que l'autorité militaire y a donnée. Je tiens à être informé régulièrement de l'état de la main-d'oeuvre dans chaque usine

Le 8 octobre, j'ai établi les principes sur lesquels j'étais d'accord avec le ministère de la guerre: maintien dans les usines des personnels des classes anciennes et intermédiaires spécialistes; affectation à ces usines, exceptionnellement, des personnels des classes jeunes dont la spécialité impose l'affectation; enfin, affectation à ces usines d'ouvriers spécialistes non affectés en temps de paix à des usines de guerre.

Voici donc la situation: les ouvriers des classes anciennes sont affectés à l'aéronautique automatiquement; en ce qui concerne les classes intermédiaires

et les classes jeunes, les industriels ont reçu ou recevront d'ici la fin de l'année - d'après une communication du général Payeur, inspecteur des fabrications, ces communications sont complètes, sauf peut-être en ce qui concerne la maison Schneider - la consécration des avis de commandes en matière de fabrication, l'avis rose ou rouge, et des instructions leur permettant d'affecter automatiquement à leurs usines les hommes des classes anciennes, et de demander, par listes nominatives, le maintien ~~et~~ d'hommes des classes intermédiaires et des classes jeunes. A la suite de ce travail, le ministère de la guerre établira les fascicules de mobilisation à faire parvenir par les bureaux de recrutement aux hommes des classes intermédiaires et des classes jeunes affectés aux usines de guerre à la mobilisation.

M. DE LUBERSAC. - Dans les visites que j'ai faites dans les différentes usines d'aviation, à la suite de la mission qui m'avait été confiée par la commission, j'ai eu le regret de constater que, le 27 novembre dernier, la maison Nieuport, une des plus grosses entreprises de l'aviation, n'avait pas encore le fascicule rose qui, d'après les déclarations formelles à moi faites par M. le sous-secrétaire d'Etat, dans son cabinet, le 20 novembre, et que j'ai rapportées à la commission, devait avoir été distribué à tous les industriels.

J'avais cru me trouver en présence d'un cas exceptionnel et je n'en avais pas fait état; mais j'ai constaté, le 30 novembre, que la maison Potez n'avait pas davantage reçu cet avis.

Je signale à cet égard une coïncidence étrange. La commission de l'armée s'était réunie le 21 novembre; le 27, une lettre signalait aux industriels, adressée par les services du sous-secrétariat, qu'ils allaient recevoir ce fascicule.

Or, comme je me trouvais dans la maison Potez, à seize heures exactement, le facteur apportait un pli recommandé dans lequel se trouvait le fascicule rose.

D'autre part, les tableaux qui ont été transmis par M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère de la guerre relatifs aux personnels nécessaires à la fabrication de l'aviation en 1922, portent des noms d'ouvriers qui, en grande partie, ne se trouvent plus dans les mêmes usines.

Enfin, une remarque intéressante m'a été faite par les constructeurs. On leur demande au bout de combien de temps ils peuvent fabriquer tant d'avions, quelle main d'oeuvre leur est nécessaire, quel matériel est indispensable: or, la réponse à ces questions est essentiellement fonction de la date à laquelle elles sont posées.

En effet, une usine qui fabrique 100 ou 200 avions par mois pourra facilement en fabriquer 250; telle autre, qui n'en fabrique que 50 devra recevoir, pour en

fabriquer 250 du personnel et du matériel dont elle ne dispose pas actuellement.

Dans ces conditions, je me permets d'insister auprès de M. le sous-secrétaire d'Etat pour lui demander de renouveler fréquemment l'envoi de ces questionnaires aux fabrications d'aviation en tenant compte de ce fait qu'à certains moments, leur fabrication est intensive et qu'à d'autres moments elle est ralentie

Il est encore une remarque qui m'a été faite et que je tiens à rapporter.

On dit, par exemple, à la maison Potez: vous fabriquerez des Nieuport ou des Bréguet; or, il est évident que cette maison doit avoir toutes facilités de se fournir des radiateurs nécessaires; dans la réponse qu'elle fera, elle supposera que la maison Chausson pourra lui fournir immédiatement lesdits radiateurs. Mais si la maison Chausson doit aussi fournir des radiateurs à d'autres constructeurs, il est possible et il est à prévoir qu'elle ne pourra satisfaire à toutes les commandes: C'est là un point à retenir, car en 1918, si mes souvenirs sont exacts, certaines fournitures d'avions furent retardées du fait que les constructeurs n'avaient pu recevoir en temps utile certains tubes métalliques.

En définitive, j'attire l'attention de M. le sous-secrétaire d'Etat sur le fait que son questionnaire n'a pas encore été adressé à toutes les usines: or là

est le point de départ de tout; d'autre part, je retiens de ce qu'a dit M. le sous-secrétaire d'Etat qu'actuellement les classes jeunes et les classes intermédiaires ne sont pas immédiatement mobilisables en usine et n'ont pas reçu leurs fascicules.

D'autre part, j'ai demandé aux industriels de me communiquer la liste des hommes qu'ils avaient adressée au sous-secrétariat en 1922: j'ai été frappé du grand nombre d'ouvriers des classes jeunes demandés par les constructeurs d'avions; comme, d'autre part, existe ce fameux article 52 de la loi sur le recrutement, il serait nécessaire que le ministre de la guerre, je ne dis pas viole cet article 52, mais étende le sens que le Parlement a voulu lui donner.

J'ai en effet demandé aux industriels s'ils pouvaient remplacer tels ouvriers par tels autres: ils ont été unanimes à me répondre que tous les ouvriers des usines d'aviation étaient des hommes jeunes en majorité, et que ces spécialistes ils ne sauraient les remplacer par des ouvriers plus âgés, qu'il est indispensable qu'ils restent, dès la mobilisation à la disposition des établissements.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT . En ce qui concerne le personnel, dont l'honorable M. de Lubersac vient de parler, les résultats de son enquête concordent avec ceux de mon étude: indiscutablement, dans les industries aéronautiques, le chiffre des spécialistes jeunes est grand. Mais l'observation porte tout de même moins sur les hommes des classes dites "jeunes" que sur ceux des classes "intermédiaires", c'est-à-dire de 28 à 40 ans. Pour ceux-là, nous ne rencontrerons pas de trop grosses difficultés du côté du ministère de la guerre, mais il y en aura pour les spécialistes au-dessous de 28 ans. Des rapports circonstanciés devront établir qu'il s'agit de vrais spécialistes. Il est exact que dans ces industries, on ne remplacerait pas facilement la plupart de ces jeunes spécialistes par des hommes plus âgés, qui n'auraient évidemment pas les mêmes aptitudes pour certains travaux.

En ce qui concerne les fiches, j'ouvre une parenthèse et j'anticipe sur ce que je dirai tout à l'heure du plan de fabrication. C'est dès le début de 1923 que le sous-secrétariat de l'Aéronautique a envoyé aux industriels des fiches blanches leur indiquant la nature des fabrications à réaliser mensuellement en période de rendement maximum et les programmes de rendement mois par mois que nous leur demandions. Ces communications ont été faites le 3 mai 1923, et, en ce qui concerne la maison Nieuport, elle en a accusé réception

le premier juin 1923.

L'établissement des fiches roses fut la consécration officielle de cette communication faite par mes services. A la vérité - et je dis cela pour que M. de Lubersac voie bien que lorsque je l'ai renseigné, je lui ai dit exactement où en était l'affaire en ce qui concerne mon ministère - les fiches roses n'ont pas été transmises par le ministère de la guerre, le 7 juillet, au sous-secrétariat d'Etat, par l'excellente raison qu'elles ont été établies par mon sous-secrétariat et expédiées en novembre au ministère de la guerre. Pourquoi les y ai-je envoyées ? Pour une raison d'unité indispensable. L'inspecteur général des fabrications à la mobilisation, le général Payeur, doit connaître à la fois de l'ensemble des usines de guerre, qu'elles travaillent pour l'aéronautique ou pour toutes autres fabrications de guerre, comme c'est le cas pour Renault, Schneider, etc. L'inspecteur général avait réclamé de centraliser lui-même toutes les fiches roses, ainsi que toutes les questions de personnel, de façon à viser dans un dossier unique, pour éviter toute confusion, toutes les industries de l'aéronautique.

M. DOUMER. C'est indispensable, sinon les officiers qui resteraient dans les usines par vos ordres, seraient menacés d'être condamnés pour n'avoir pas rejoint par ailleurs.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. C'est ainsi que toutes les listes ont été centralisées. Tous les envois, m'a dit le général Payeur, seront terminés à la fin de décembre.

C'est dans ces conditions qu'à la fin de novembre j'ai prévenu les industriels qu'ils avaient reçu ou qu'ils allaient recevoir leurs fiches rouges, et que je leur demandais en conséquence de me retourner leurs fiches blanches du mois de mai, qui leur avaient été communiquées à titre officieux.

En ce qui concerne les ouvriers, il y a évidemment un mouvement d'une usine à une autre. Cela est impossible à empêcher parce que les usines d'aviation n'ont pas un chiffre de commandes constant et que leurs fabrications varient d'importance d'un moment à l'autre. Pour prendre l'exemple de la maison Nieuport, elle a eu un très gros chiffre de commandes en 1923, plus de 10 millions, parce qu'elle a eu à fabriquer des avions de chasse Nieuport XXIX. Si, dans le cours de 1924, le ministre de la guerre venait à commander des avions de chasse d'un autre modèle, l'activité de la maison Nieuport se trouverait réduite. A certains moments, les usines d'aviation chôment à demi tandis qu'à d'autres elles travaillent à plein. Cela tient aux règles de vote des budgets, à l'annuité, à la date où ils sont votés, aux conditions dans lesquelles le ministre de la guerre peut mettre en commande ses fabrications. Tout cela fait que la politique industrielle

du ministère ne s'étale pas toujours sur les 12 mois de l'année, ce qui serait d'ailleurs à souhaiter et que je ne cesse de réclamer, car il serait évidemment préférable d'étaler les commandes sur 12 mois que de les resserrer sur 8 ou sur 6 mois.

Pour suivre dans la mesure du possible, que faut-il faire ? Il faut que l'industriel, lorsqu'il reçoit un spécialiste, prenne son fascicule de mobilisation, signale l'homme au commandant de recrutement, et quand l'ouvrier quitte son usine, lui rende son feuillet pour que le nouveau patron chez qui il va s'embaucher fasse la même opération. C'est le seul moyen qui soit à notre disposition.

M. DOUMER. Quel est approximativement le nombre des usines et des ouvriers travaillant pour l'aviation, tant aux moteurs qu'aux cellules ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Le nombre des usines travaillant pour l'aviation proprement dite est d'environ 25. Le nombre des maisons de moteurs travaillant pour l'aviation, selon les époques, est de 10 environ. Le nombre des ouvriers serait de 60.000 en temps de guerre, il est de 15.000 actuellement.

Mais les statistiques sont difficiles à établir. Ainsi chez Renault, il y a 22.000 ouvriers ; seulement il n'y

en a guère que 2500 qui travaillent sur le moteur d'aviation.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Permettez-moi de rappeler les souvenirs tragiques que j'ai eus comme directeur de l'aéronautique militaire à Bordeaux, au début d'octobre 1944. Lorsque j'ai remplacé le Général Bernard, je me suis trouvé devant des usines absolument vides par suite de la mobilisation, et en plus, il y avait la désorganisation causée par le transfert de toutes les usines en province au moment de l'évacuation de Paris. La situation était tragique : nous n'avions que des vieux ouvriers ou des jeunes gens de moins de vingt ans. Le résultat fut une diminution considérable de la production ainsi que de la qualité.

En présence de pareils souvenirs, une idée me hante, c'est celle de ne pas ouvrir la porte des usines le jour de la mobilisation. Sans doute, il y a usines et usines : pour faire des obus et même/ certaines grosses pièces, certain gros matériel d'artillerie, on peut à la rigueur employer un certain nombre d'ouvriers d'autres catégories, mais quand il s'agit de faire un moteur d'avion ou une cellule, on ne peut, en dehors des hommes de peine, employer qu'une catégorie bien limitée d'ouvriers. Pour les tourneurs, les forgerons, il faut des hommes de tout premier ordre. Il faut même, pour commencer par le commencement, une main d'oeuvre particulièrement qualifiée pour fondre les pièces d'acier que l'on va ouvrir

et ce travail lui-même doit être particulièrement soigné, car il est nécessaire de disposer d'une matière première parfaite: cela ne souffre pas la médiocrité. Il y a le même rapport entre un moteur d'auto, même très chic, et un moteur d'avion, qu'entre la montre à 25 francs et le chronomètre à 25.000 !

Dans un appareil où le kilog qui compte, c'est le kilog qu'on a gratté et non pas celui qu'on a laissé, il faut faire bien attention.

J'ai donc un intérêt particulier pour ces usines d'aviation, et je voudrais, je le répète, en voir fermer les portes à la mobilisation, pour qu'au moins au début personne n'en sorte, pas même les jeunes, quitte, après, si on ne peut le trouver par ailleurs, à en détacher le personnel nécessaire pour fournir aux armées la main d'oeuvre de qualité dont elles auront besoin pour la réparation et l'entretien.

Vous savez qu'aujourd'hui même, dans nos unités d'aviation, la question du personnel d'entretien et de réparation des moteurs est grave, parfois même tragique.

Nous sommes obligés, si je ne me trompe, d'employer des équipes mobiles d'ouvriers civils, qui circulent à grands frais dans nos champs d'aviation pour remettre les moteurs en état. Nous n'avons pas encore le corps de mécaniciens militaires dont j'ai demandé la création à plusieurs reprises, qui, naturellement, seront pris parmi les jeunes. Il faudra fournir à chaque escadrille le personnel indispensable pour

l'entretien courant, les gros entretiens pouvant se faire à l'arrière. L'homme de l'entretien courant, c'est l'horloger spécialiste qui règle le chronomètre dont je viens de parler. Le premier venu ne peut pas faire ce travail-là.

Mais avez-vous l'idée de ce que la mobilisation doit prendre dans les usines? Notez que les ~~usines~~ ^{ateliers} ne sont pas au front et que par conséquent il n'est pas nécessaire de ne prendre que des jeunes : ces ateliers de réparations sont suffisamment à l'arrière pour qu'on puisse les constituer facilement avec des hommes des réserves.

M. LE COLONEL SEGUIN. Je ne peux pas vous donner de chiffres, mais l'un des arguments donnés par le ministère de la guerre contre le maintien dans les usines des ouvriers de toutes les catégories a été la nécessité d'obtenir tous ceux qui étaient nécessaire pour les équipes des unités.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. J'attendais l'objection. On peut poser la question de deux façons : ou bien, laisser tout le monde en usine, sauf les gens indispensables aux ateliers de réparations, ou prendre toutes les jeunes classes et laisser le reste aux usines, sauf exceptions.

Cette deuxième méthode est dangereuse, parce qu'elle vous enlèvera la main d'oeuvre la plus habile. Dans les tra-

vaux délicats de ce genre, qui nécessitent, un doigté, une finesse extraordinaire même de sensation, il y a une période de production maximum, et je ne serai pas démenti par M. de Lubersac en la fixant entre 25 et 28 ans. C'est à ce moment que l'ouvrier produit en travaux de finesse, le maximum de son effet/.

M. PAUL DOUMER. Pourtant, quel âge ont les bons ouvriers de Puteaux qui font des travaux si difficiles ? les ouvriers qui sont à "l'atelier des sénateurs" ?

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Le tour de main ? Mais vous savez qu'on a constitué cet atelier de façon à y faire passer le moins de monde possible, pour ne mettre que le nombre strictement nécessaire d'ouvriers dans le secret des opérations. Il n'y avait pas d'autre moyen pour cela que de les y conserver ad vitam aeternam ! L'argument ne porte donc pas. Dans tous les cas, ce sont les jeunes ouvriers de 25 à 30 ans qui donnent les meilleurs résultats.

Vous avez dit, monsieur le colonel, que l'on avait
ouvriers
15 ou 18.000/employés dans les différentes usines d'aviation. Mais, si mes souvenirs sont exacts, leur nombre se chiffrait par centaines de mille à la fin de la guerre.

M. LE COLONEL SEGUIN. Je vous parlerai d'un chif

fre qui se rapporte au plan de 1922.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Les 60.000 ouvriers prévus au plan de mobilisation, c'est un début. Vous iriez au-delà.

M. PAUL DOUMER. C'est probable.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Entre les 15.000 du temps de paix et les 60.000 de la mobilisation, il y a une différence de 45.000. Où les prendrez-vous ?

M. LE COLONEL SEGUIN. Dans ces 60.000, il n'y a pas que des ouvriers d'art, il y a une certaine proportion de manoeuvres.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Mettons si vous voulez 40.000. Vous aurez donc 25.000 ouvriers d'art à retrouver. Admettons encore qu'il en faille 3.000 pour l'armée et ses ateliers. Vous en aurez donc 28.000 à trouver.

M. LE COLONEL SEGUIN. Les dispositions déjà prises, l'application automatique des deux instructions de la guerre, ne sont pas tout ce qui va être fait pour le recrutement des ouvriers. Il y a une deuxième série de mesures à prendre,

et c'est précisément parce qu'il savait qu'il y aurait un déficit considérable que M. Eynac a insisté pour avoir des apaisements suffisants. Ces apaisements consisteront dans les dispositions du règlement d'administration publique prises en application de l'article 52 de la nouvelle loi militaire. Pour l'élaboration de ce décret, l'E.M.A. a adressé à tous les départements ministériels un questionnaire de façon à faire état, autant que possible, de tous les enseignements de la guerre. En ce qui concerne le sous-secrétariat d'Etat, les réponses ont été basées sur les statistiques de la fin de la guerre, relatives à l'application de la loi Mourier. Nous avons demandé beaucoup et l'on peut espérer que nous obtiendrons tout ce que nous avons demandé. Pour certaines catégories d'ouvriers, nous allons jusqu'aux classes jeunes, c'est-à-dire jusqu'à 25 ou 26 ans.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. A l'origine, j'avais demandé qu'on maintint en bloc, automatiquement, tous les ouvriers des classes intermédiaires, mais cela était contraire à l'article 52 de la loi de recrutement.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Sans doute, mais tout peut se faire sous l'étiquette "provisoire". On pourrait dire que "provisoirement," tels ou tels ouvriers resteraient

sur place, sauf exceptions déterminées pour aller constituer les ateliers de réparations des armées.

M. PAUL DEUMER. Ce n'est pas seulement dans l'aviation qu'il faut des ouvriers capables de travailler au centième de millimètre, il en faut aussi pour les freins, pour les culasses de canons, qu'il a été si difficile de faire fabriquer dans l'industrie, puisque nous n'y sommes arrivés que deux ans après le début de la guerre.

Tout cela doit être fait d'ensemble, et pour l'ensemble du territoire.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. J'ai été frappé tout à l'heure de l'observation de M. le sous-secrétaire d'Etat, relative à la façon irrégulière dont travaillent les usines, suivant qu'elles reçoivent ou non de fortes commandes soit de la France, soit des étrangers que vous leur amenez, monsieur le sous-secrétaire d'Etat. De là des migrations d'ouvriers correspondantes. Peut-être pourriez-vous égaliser un peu les travaux donnés aux usines. Qu'il me soit permis, à cet égard, d'exprimer un regret. Vous disiez en effet que chez Renault; chez Lorraine-Dietrich, gros fabricants de moteurs d'aviation, les ouvriers employés à ce travail ne formaient qu'une petite portion de l'effectif, 2 ou 3.000 sur 25.000, disiez-vous,

chez Renault, le reste travaillant aux moteurs d'autos. On peut exprimer le regret de voir que les autres usines, surtout en ce qui concerne les moteurs, n'ont pas ce volant qui consiste à avoir un autre genre de fabrication. Chez elles, c'est ou la grande joie quand la commande arrive ou la grande détresse quand elle ne vient pas. Comme elles doivent être montées pour faire face à tout moment aux commandes du Sous-secrétariat, elles ont de ce fait des frais généraux correspondant aux époques de plein rendement, et quand les commandes diminuent, les frais généraux sont loin de baisser dans la même proportion ; elles ont toujours la même surface de bâtiments, le même loyer de leurs capitaux, le même éclairage et le même chauffage, les mêmes frais de surveillance, le même personnel ingénieurs qu'il faut conserver car on ne le remplace pas du jour au lendemain. Il en résulte que leurs fabrications sont handicapées par les frais généraux. Qui paie ? C'est nous, c'est l'Etat.

^{aussi}
Il est ~~donc~~ fort regrettable que toutes ces usines n'aient pas de vastes succursales en province, ne gardant à Paris que des laboratoires et des bureaux d'études, pour rester près des services techniques. Mais que d'intérêt nous aurions, tant au point de vue social qu'au point de vue national, à voir tous ces centres de fabrication émigrer en province !

J'ai dit un jour au Sénat que nous aurions désiré voir en particulier tous nos approvisionnements de muni-

tions au sud de la Loire. J'exprime le même vœu en ce qui concerne les fabrications. Nous sommes tous très inquiets, et je crois être l'interprète de la commission de l'armée en réclamant le transfert non seulement de l'industrie de l'aviation, mais aussi de toute l'industrie automobile, qui est presque entièrement cantonnée dans la région de Paris, sauf quelques usines de Lyon et d'Angers, si je ne me trompe. Il y a là un danger national sur lequel on ne saurait trop insister.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Cette question de la décentralisation qu'avait déjà évoquée M. de Lubersac va être examinée tout à l'heure.

En ce qui concerne les commandes, il est très vrai qu'il serait à souhaiter que les industries d'aéronautique ne soient pas exclusives ; si elles pouvaient, comme cela est arrivé pour certaines grandes maisons allemandes, avoir plusieurs postes d'activité industrielle, ce serait une chose heureuse. Nous avons beaucoup de forces financières et industrielles dans nos usines de moteurs ~~et~~ d'avions. Renault, Lorraine-Diétrich, Hispano-Suiza sont en général beaucoup plus puissantes que nos maisons d'avions qui, n'ayant qu'un client, l'Etat - et les étrangers que nous leur amenons - peuvent en effet connaître des crises industrielles graves. Mais l'aéronautique industrielle française s'est développée ainsi et je n'ai pu que faire naître un certain nombre d'ateliers nouveaux. J'ai

demandé par exemple à Schneider-le Creusot, qui avait commencé l'aviation pendant la guerre et l'avait depuis complètement abandonnée, de s'y remettre, ce qu'il a fait avec beaucoup d'hésitation. Les Chantiers de Penhoët se sont mis à l'aviation, les Chantiers de Provence se proposent de s'y mettre, mais, encore une fois, nous rencontrons de grandes difficultés pour lancer sur l'aviation nos grosses industries. Quand j'offre un prix d'un million pour le concours des avions de transport, comme les maisons d'aviation n'ont pas les moyens de financer les études, je réunis péniblement quatre ou cinq avions nouveaux ; quand je crée un prix d'un million pour les moteurs, concours cependant plus lourd et plus onéreux, j'arrive à réunir dix ou douze moteurs nouveaux.

M. PAUL DOUMER. C'est bien par vous que passent toutes les commandes de la guerre et de la marine ? Par conséquent, vous devriez arriver à une certaine régularité dans la fabrication. Il faut, comme le disait le général Hirschauer, y arriver. C'est une campagne de même ordre que nous avons dû faire pour les commandes de matériel de chemins de fer : on commandait tout d'un coup du matériel que les constructeurs ne pouvaient fournir, et l'année suivante, il fallait mettre les ouvriers à la porte. Or, la défense nationale a une importance encore plus considérable.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je n'ai cessé de lutter depuis trois ans pour que les industries travaillent toute l'année, car c'est l'Etat qui fait les frais du système actuel. Nous avons essayé de corriger dans la mesure du possible la règle de l'annualité des budgets, d'une part, en obtenant la possibilité de reports, et d'autre part, en obtenant celle d'engager une certaine fraction du budget à venir. Nous obtenons ainsi certaines correctifs, mais comme en 1923 le budget a été voté pour 30 mois, le ministère de la guerre n'ose pas engager de commandes...

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. C'est une question très grave. Au sujet de la construction des cellules d'avions, on constate une mentalité particulière de la part des membres de la chambre syndicale des constructions aéronautiques. Quand il s'est agi du concours dont vous venez de parler, ils ont manifesté un appétit exagéré ; non seulement ils voulaient que vous ayez le montant du prix à votre charge, mais ils voulaient encore vous faire payer les autres frais, prix des appareils, dépense d'essence, que sais-je encore ? Ce sont là de très gros appétits, beaucoup trop gros.

M. CODET. C'est que le métier est mauvais, et qu'il y a beaucoup d'aléas.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Ne m'obligez pas à faire des personnalités, et à demander quelle était la fortune de X, Y ou Z avant la guerre, et ce qu'elle est aujourd'hui ! Et ceux-là sont les plus âpres.

M. CODET. Ils ont gagné beaucoup pendant la guerre, mais depuis ?

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Le gain moyen de guerre était de 120 %, parfois davantage. Aujourd'hui, quand on leur parle de gagner moins, c'est comme si on leur parlait d'un cataclysme !

S'ils avaient le volant dont je parlais tout à l'heure, ils ne montreraient pas une mentalité aussi effarante, et ils ne prétendraient pas faire payer à l'Etat les frais de préparation à un concours dont l'Etat paie déjà le prix. Cela s'appelle jouer sur le velours.

Cette mentalité n'existe pas chez les constructeurs de moteurs, parce qu'ils ont précisément le volant en question.

M. CAZELIES. Tout à l'heure, M. le sous-secrétaire d'Etat a dit que, pour les classes anciennes de mobilisation, l'affectation aux usines était automatique, sous deux conditions : l'affichage, dès réception de l'avis de mobilisation,

du placard indiquant la situation individuelle de chacun, et l'envoi d'une liste nominative aux bureaux de recrutement pour qu'il puisse modifier le fascicule de mobilisation.

Mais ces hommes possèdent déjà une affectation dans des corps de troupe. Leur place restera vide, et s'ils doivent occuper un emploi déterminé, n'y aura-t-il pas un inconvénient à leur absence ?

Y aurait-il un inconvénient à ce que ces ouvriers soient individuellement désignés pour être mobilisés sur place dans l'usine dès avant la mobilisation ? Je parle surtout pour les ouvriers des classes jeunes.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Votre objection est juste, monsieur le sénateur. Il s'agit de classes anciennes, recrutées dans des corps de deuxième et troisième rang.

Je ne peux pas répondre, par contre, à l'objection qui vise l'état-major de l'armée; je la lui signalerai en lui demandant de mettre d'accord les affectations dans les usines et dans ces corps de troupe.

La seconde question posée était celle-ci:

Le sous-secrétaire d'Etat a reconnu que l'essentiel des industries aéronautiques était encore dans la région parisienne et l'on désirerait recevoir la confirmation que cette industrie n'est pas encore aujourd'hui presque entièrement dépendante d'une même centrale électrique.

C'est là une question qui dépasse de beaucoup le sous-secrétariat d'Etat, puisqu'elle vise l'approvisionnement électrique de Paris et de sa banlieue. Pour être complet, cependant, je vais dire où en est cette question de la centrale électrique qui alimente l'industrie parisienne.

Paris intra-muros est alimenté par la Compagnie parisienne d'électricité dont les usines sont à Saint Ouen et à Issy et il reçoit aussi du courant de Saint Denis: mais ce n'est pas le côté essentiel de la question, car c'est dans la banlieue que sont la plupart des usines d'aéronautique.

La banlieue sera désormais alimentée presque exclusivement par l'Union d'Electricité qui a pris la place des divers secteurs entre lesquels se partageait auparavant cette banlieue. Dans la nouvelle organisation qui est à peu près établie - on est parti dès 1920 et 1921 et ce travail d'organisation électrique général sera terminé vers 1924 - toutes les anciennes usines de production d'électricité ont été absorbées par l'Union et elles sont remplacées par la centrale de Gennevilliers, qui fournit 200 000 kilowatts et qui pourra aller jusqu'à en produire 300 000 ou 320 000, à côté de laquelle l'usine de Vitry fournit 100 000 kilowatts en courant triphasé à 50 périodes.

Cette organisation, si elle présente de grands avantages au point de vue économique, offre de graves inconvénients en ce qui concerne un arrêt possible de la centrale de Gennevilliers, paralysant dans une notable proportion le fonctionnement des usines de banlieue, si l'on n'y pouvait substituer de l'énergie provenant d'autres centrales. J'entends bien que la centrale de Gennevilliers est isolée au milieu d'un immense terrain; mais il n'en reste pas moins qu'il y a là un danger avec lequel il faut compter, le cas échéant.

Mis au courant des projets, j'avais, dès 1922, appelé l'attention de l'inspection générale des fabrications de la guerre, sur le danger de la situation qui

en résulterait, et j'indiquais qu'il y avait là une situation extrêmement grave et dont il y avait lieu de se préoccuper.

Le conseil supérieur de la défense nationale a eu à en connaître, à ma requête, et sur un rapport que j'avais préparé: la commission d'études du conseil a estimé nécessaire de réaliser dans le plus bref délai la liaison de toutes les grandes centrales au réseau de l'Union, mais elle a considéré qu'il fallait préparer de suite des liaisons très étroites à poursuivre en accord avec les ministères intéressés, de sorte qu'en attendant que le réseau national puisse apporter à la région parisienne une quantité suffisante d'énergie, on conserve une ou plusieurs des anciennes centrales.

De plus, cette commission a émis le vœu de voir adopter rapidement un même courant pour toutes les sociétés de production, de telle sorte qu'elles puissent se substituer les unes aux autres sans difficulté.

La question est actuellement à l'étude au ministère des travaux publics, sur un rapport de M. Genissieu qui s'est occupé de l'organisation d'un grand réseau de feeders souterrains capables de transporter un courant de 60 000 kilowatts, réseau dont l'exécution pourrait être terminée dans un délai assez court. La région parisienne sera alors desservie par des usines importantes reliées par des feeders souterrains à grande capacité de transport et permettant une grande souplesse dans la distribution.

Le ministère des travaux publics, qui poursuit l'accord entre les ministères intéressés et la ville de Paris doit, dans le courant de décembre, réunir les représentants des uns et des autres pour aboutir à un projet complet de canalisations permettant de réaliser cette union des différentes centrales.

Mais, je le répète, je ne cite ce point que pour être complet, car il dépasse mon administration.

M. DE LUBERSAC. - A quelle époque pense-t-on que ce projet pourra être réalisé ?

M. LE COLONEL SEGUIN. - Le projet envisagé par le ministère des travaux publics est plus large que celui qu'avait eu en vue la commission du conseil supérieur de la Défense nationale et porte sur l'inter-connexion entre les courants triphasés de la compagnie parisienne d'électricité et de l'Union d'électricité: il comportera une dépense de 15 à 20 millions et il faudra un certain temps pour mener à bien des travaux considérables.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Le premier travail devait coûter environ 5 millions et le rapport disait qu'il pouvait être achevé dans un temps relativement court.

M. DE LUBERSAC. - A quelle date pensez-vous que le travail puisse être terminé ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Je ne sais; je ne suis pas le ministre des travaux publics.

M. PAUL DOUMER. - Il s'agit bien d'un réseau souterrain ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Oui; c'est un réseau souterrain de transport d'électricité.

Mais il n'en est pas moins vrai, comme M. de Lubersac a eu raison de le souligner, que si la réalisation de l'unité de courant a une valeur économique considérable la recherche de l'économie dans la production et la centralisation des moyens constitue pour la région parisienne, s'il n'y est pas pallié par une interdépendance et une intercommunication, avant l'établissement du réseau national, un danger incontestable.

M. CAZELLES. - A-t-on pris des mesures contre un sabotage éventuel par des espions ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Comme je l'ai dit tout à l'heure, la centrale de Gennevilliers, qui occupe une superficie d'un hectare est dans le milieu d'un terrain de 14 hectares entièrement fermé et très surveillé. Mais je ne puis rien dire en ce qui concerne les canalisations.

M. CAZELLES. - Y a-t-il des mesures permanentes de contrôle et de surveillance ?

M. GUILLUAUME POULLE. - Il y aurait lieu, en effet, de prendre des mesures. Or, je me permets de rappeler que M. Barthou, ministre de la guerre, m'avait demandé de rapporter d'urgence un nouveau projet de loi sur l'espionnage, parce que la loi de 1886, applicable actuellement est, en réalité, comme un cautère sur une jambe de bois.

J'ai fait ce travail d'urgence; le Sénat a voté la loi sans désespérer; mais depuis quinze mois, le projet attend le vote de la Chambre. M. Schuman a déposé son rapport et on n'entend plus parler de la question.

Or, les journaux nous ont appris que dès le lendemain de l'armistice, les Allemands ont repris leurs travaux d'approche, transportant à Anvers et à La Haye le centre de leurs opérations.

Monsieur le sous-secrétaire d'Etat, je vous signale cette situation: il semble que le projet de loi dont je viens de parler soit renvoyé aux calendes grecques. Je me permets de vous rappeler ce que je disais dans mon rapport: on peut installer avenue de l'Opéra une officine dans laquelle on excitera les gens à faire de l'espionnage et si un individu est arrêté, il suffit, aux termes de la loi de 1886, qu'il ne soit trouvé porteur d'aucune pièce officielle pour pouvoir échapper à toute répression. Si c'est un étranger, on pourra l'expulser; si c'est un Français, on devra le conserver en France et on ne pourra le faire condamner.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Je vous remercie, monsieur le sénateur, d'appeler mon attention sur ce point.

Je termine, en ce qui concerne cette question, qu'en ce qui concerne le programme préparé par le ministère des travaux publics, j'ai eu, pour la première tranche, représentant une dépense de 5 millions, une décision favorable du conseil supérieur de la défense nationale et que je fais toutes diligences pour obtenir rapidement la mise en oeuvre de ce programme.

J'arrive alors à la troisième question: Si donc la fabrication d'aéronautique doit, selon toutes probabilités, être transportée loin de Paris, quels sont les délais prévus pour l'opération? Les directeurs d'usines de la région parisienne connaissent-ils les points du territoire français où, dès la mobilisation, ils devront émigrer?

Le problème de la décentralisation, je n'ai pas besoin de le dire, est très grave et très important. Ainsi que le soulignait M. le général Hirschauer, la majeure partie des usines d'aviation est dans la région parisienne pour mille raisons dont une des principales est que l'industrie du moteur d'aviation est fille de l'industrie de l'automobile; et il n'y a que fort peu d'usines en province.

Ce problème de la décentralisation a donc été dès 1922, l'objet d'une étude complète du sous-secrétariat et un plan a été dressé dont j'ai saisi le conseil supérieur de la défense nationale. C'est à cette communication qu'il a été fait allusion dans la réponse de M. le ministre de la guerre à M. le président de la commission.

Notre plan prévoit, pour la plupart des usines de la région parisienne, une ou plusieurs usines de province, désignées pour être éventuellement substituées à celles de Paris; il indique également l'évaluation des dépenses à faire pour mettre ces usines de province en état d'entreprendre les fabrications qui leur incomberont

Dans sa séance du 6 juillet 1923, le conseil supérieur de la défense nationale, après étude de la question sur mon rapport, a pris une délibération aux termes de laquelle la décentralisation de l'industrie aéronautique pourra être obtenue, au moment de la mobilisation, par l'utilisation d'un certain nombre d'usines de province susceptibles de s'adapter à ce genre de fabrications; ces usines permettraient, moyennant certains travaux à réaliser à la mobilisation..... (Mouvements divers.)

Attendez, messieurs, je vais être complet.

Le transfert en province de la plus grande partie de la fabrication des usines parisiennes d'aéronautique et l'organisation des usines de province seraient prévus dans le plan général d'organisation. Un certain

nombre de ces usines de province appartiennent à des industriels de la région parisienne; chacune des autres serait attribuée à une usine mère, ou chargée d'assurer elle-même les fabrications qui lui incomberaient.

C'est sur ces bases, qui ont reçu l'approbation de M. le président du conseil, le 2 14 août 1923, que le service des fabrications avait poursuivi les mesures préparatoires à l'organisation des usines de province prévue pour la décentralisation; l'accord s'était fait pour que les dépenses nécessitées par la transformation matérielle des usines de décentralisation ne fussent engagées qu'au moment de la mobilisation, ainsi que l'indique la résolution à laquelle s'était arrêtée la commission du conseil supérieur de la défense nationale.

Quels délais sont nécessaires pour cette adaptation ? Je précise l'hypothèse: d'une part, recensement des usines de province susceptibles de remplacer les usines parisiennes; d'autre part, organisation de ces usines au moment de la mobilisation.

Dans cette hypothèse, d'après les travaux que nous avons faits, c'est un délai de deux mois qu'il faudra envisager

M. DOUMER. - C'est-à-dire dix mois.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Ceci posé, la question de M. de Lubersac, sur le délai nécessaire pour

le transport des usines loin de Paris comporte cette réponse:

Tout d'abord, il ne s'agit pas exactement du transfert des usines. Si les circonstances le permettent, les fabrications de guerre de l'aéronautique seront maintenues dans les usines où elles sont actuellement. En conséquence, dès la déclaration de guerre, les industriels, ~~tant~~ sauf décision contraire exigée par la situation militaire, doivent entreprendre dans les usines du temps de paix l'application des dispositions prévues par le plan de mobilisation industrielle. En même temps commenceraient les opérations d'adaptation aux fabrications de guerre des usines de province préalablement désignées: et là c'est un délai de deux mois que l'on a prévu comme décalage.

Veut-on qu'il en aille autrement ? Alors, il faudrait que, dès le temps de paix, la dépense d'organisation des usines de province ait été faite, conformément à une des solutions présentées dans mon rapport.

Comme j'attachais beaucoup d'importance à cette question, je l'ai fait revenir devant le conseil supérieur de la défense nationale, dans la séance du 3 décembre dernier, en montrant la situation qui résultait de la délibération du 6 juillet précédent.

Nous pouvons, en effet, aux termes de cette délibération, recenser et préparer les usines en province, mais si des crédits ne nous sont pas accordés pour cons-

tituer leur outillage particulier et pour les lancer dès le temps de paix, le lancement ne pourra se faire qu'au jour de la mobilisation, et le décalage sera d'environ deux mois.

Le conseil supérieur de la défense nationale a considéré qu'il serait utile et nécessaire, " qu'il y aurait intérêt " à pouvoir engager ces dépenses dès que possible, mais ayant à se prononcer dans un choix de dépenses, il ne s'est pas prononcé pour l'urgence de cette dépense d'aménagement des usines de province, à laquelle j'avais personnellement conclu, et il a envisagé qu'elle serait engagée après la première tranche qui va être soumise au Parlement.

M. DOUMER. - Je crois que vous pourriez ne pas faire toutes les dépenses d'installation et de transfert; il y a à cet égard, bien des combinaisons que vous pourriez envisager, en intéressant, par exemple, les industriels dans une région qu'ils vous feraient connaître. Vous avez nombre de moyens pour exercer ~~sur ces industriels~~ une certaine autorité sur ces industriels qui vivent de ~~ix~~ l'Etat. Vous pouvez, par exemple - cela est dans la limite de vos attributions - leur dire que vous paierez 2 000 frs de plus pour tout moteur fabriqué en province, et ainsi vous verriez les usines déménager peu à peu et se transporter à Saint Etienne ou ailleurs à leurs frais, en

en ne conservant à Paris que quelques ateliers, des laboratoires, en quelque sorte, dont vous-même vous serviriez

Ainsi nous ne redouterons plus ce cauchemar de 1918 pendant lequel les bombes et les obus des canons à longue portée tombaient non loin de la seule usine qui fabriquât les freins du canon de 75, d'où sortaient 50 à 60 freins par jour que l'on n'aurait pu trouver ailleurs en cas de destruction de l'usine de Puteaux. Et quand il s'est agi de transporter hors d'atteinte cette fabrication, parce qu'on ne l'avait pas fait en temps de paix, il en résulta un bouleversement et un arrêt dans la fabrication.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - J'ai déjà essayé de réaliser, sinon le transfert des usines en province - on se heurte, de ce côté, à de nombreuses difficultés, mais l'organisation de succursales en province. En effet, les spécialistes du moteur d'aviation et spécialement le personnel de maîtrise ne s'en iront pas volontiers loin de Paris. Il n'en reste pas moins que j'envisage déjà des mesures de ce genre, puisque, pour mes commandes de l'an prochain, je réserve une part des commandes de moteurs obligatoirement construits en province.

Si le programme des 93 millions auquel j'ai fait allusion est voté, je pourrai passer immédiatement à la constitution des outillages et des moyens qui me permettraient d'être prêt dès le temps de paix. Actuellement,

sans moyens financiers, voici mon organisation.

J'ai cherché les usines de province susceptibles de travailler pour l'aéronautique; j'ai étudié l'adaptation ou le complément d'outillage nécessaire de ces usines, et j'ai chiffré les prévisions; enfin, j'ai étudié les délais de lancement en cas de besoin.

Je n'ai pas eu à cet égard de très grandes difficultés. D'une façon générale, j'ai trouvé en province des usines de décentralisation créées par des industriels lors de l'établissement du programme de 1918. A côté de ces usines qui représentent déjà un certain chiffre, j'en ai trouvé d'autres qui n'ont pas été spécialement construites pour les fabrications aéronautiques, mais qui comportent néanmoins des surfaces couvertes importantes et de bons moyens de travail qu'il suffirait de compléter. Enfin, il y a des usines parisiennes qui ont des succursales en province.

En ce qui concerne la fabrication des moteurs, il fallait trouver des établissements de construction mécanique possédant normalement un outillage de précision suffisant. Cet outillage, je l'ai trouvé généralement dans les usines d'automobiles: je dois ici faire une place à part aux établissements Renault, qui ont une importance considérable et qui avaient préparé en 1918 une vaste et grande organisation, pour laquelle tout au moins avait été engagée une dépense de 12 à 15 millions.

Je donne à cet égard quelques noms: il n'y a pas d'indiscrétion à les citer devant la commission.

En ce qui concerne les moteurs Renault, je prévois la fabrication chez Renault à Billancourt et au Mans où cette maison a une immense usine.....

M. LEBERT. - La maison Renault a au Mans 130 hectares et des magasins déjà construits.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT - ... et près de là un champ de manoeuvres dans lequel l'usine pourrait s'étendre.

Nous avons également, pour les moteurs Renault, en paix comme en guerre, ~~Schana~~ Schneider du Havre, qui a aussi d'assez gros moyens.....

M. DOUMER. - Je préférerais le Creusot.

M. LEBERT. - Est-ce que la maison Renault n'a pas d'importants terrains à Toulouse ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Je ne puis répondre à cette question. Dans les conversations que j'ai eues avec M. Louis Renault, il a été question des terrains du Mans; jamais il n'a fait allusion à des terrains à Toulouse.

D'autre part, Hispano-Suiza, qui est à Colombes, va à Marseille, chez Turcat Méry ou à Bordeaux, chez Moto-

bloc; D.F.P. va à Lyon, chez Rochet-Schneider; le moteur Hispano est également fabriqué par Peugeot à Valentigney, en paix et en guerre et chez Leflaive à Saint Etienne; Lorraine Dietrich, d'Argenteuil, va à Tours, chez Rolland Pillaïn; il y a, d'autre part, à Lyon, les établissements Cottin Desgouttes et au Mans, les établissements Bollée.....

M. DOUMER. - Tout ceci représente vos prévisions pour la mobilisation ?.....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Je parle de ce qui se passera à la mobilisation

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. En ce qui concerne les avions, Nieuport va d'Issy-lès-Moulineaux à Bordeaux (usine achetée en 1918 pour décentralisation, l'outillage est à compléter ; Blériot de Suresnes va à Bordeaux-Blériot (usine possédant surfaces couvertes et force motrice, aurait besoin d'un complément d'outillage) ; Potez, de Levallois, va à Albert (Somme) (mouvements divers). C'est plus dangereux. Cela demande évidemment une explication, parce que personne ne comprendrait un tel déplacement : la vérité est que la maison Potez avait des intérêts considérables dans cette région, et qu'elle y a fait des emplois. Bernard, de la Courneuve, avions Bréguet de bombardement, va à Bergerac. Bréguet, grosse fabrication, va à Bordeaux-Bréguet ; il y a là une affaire Sibal avec laquelle ils ont des intérêts communs ; Farman, de Boulogne, va à Lyon (usine d'aviation à développer, déjà très importante) ; S.E.C.M., de Colombes, va chez Gauthier, à Salbris (c'est une usine de blanchisserie, qui avait été construite pour l'aviation, initialement, en 1918) ; les Chantiers navals de l'ouest, de Neuilly, vont aux Mureaux, en dehors de l'agglomération parisienne ; Levasseur va à Toulouse ; Latécoère à Toulouse, et enfin Letort (malheureusement, c'est une maison en faillite) à Lyon.

Voilà le programme actuel de décentralisation ; le jour où le crédit de 93 millions sera voté, nous pourrons constituer le complément d'outillage avec des moyens qui permettraient à ces usines de partir dès le temps de paix.

Mais ces 92 millins ne sont même pas demandés, ils ne sont pas dans la première tranche.

M. DE LUBERSAC. Les maisons parisiennes ont-elles été avisées des endroits ^{où} éventuellement elles auraient à transporter leur fabrication ?

Vous avez parlé du transfert de Nieuport à Bordeaux. Or, je crois savoir que la maison Nieuport vous a écrit le 22 octobre 1922 pour vous dire qu'elle ne peut plus conserver un capital dormant et qu'elle va être obligée de le liquider.

Quelle réponse lui a-t-on faite ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. La maison Nieuport nous a dit : "Je suis prête à faire tout ce que vous voulez, mais pas à mes frais. C'est la question des crédits.

En ce qui concerne la deuxième question, les industriels de la région parisienne savent actuellement où ils doivent aller, ainsi que les industriels de province qui doivent leur faire une place, sauf trois maisons que je n'ai pas prévenues pour des raisons spéciales.

M. PAUL DOUMER. Vous croyez que c'est en deux mois que les maisons parisiennes pourront porter leur nid chez les autres ? Mais ces maisons, comme par exemple à St-Etienne, fabriquent d'autres produits qui peuvent être également uti-

les en cas de guerre. Il faudra pourtant que les nouvelles venues installent leur outillage.

M. LE SOUS SECRATAIRE D'ETAT. D'une façon générale, la plupart de ces usines ont leur outillage, sauf des appareillages, c'est-à-dire un complément d'outillage.

M. PAUL DOUMER. En vous faisant cette observation, je pensais à Leflaive...

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. La maison Leflaive fait actuellement des métiers à dentelle mécanique.

M. LE COLONEL SEGUIN. Elle a déjà fait la fabrication pour laquelle elle est désignée. Elle a fait de l'Hispano-Suiza, et elle possède l'otillage nécessaire.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. La plupart de ces maisons faisaient des moteurs Hispano-Suiza ; on avait mis sur ces moteurs un groupe de maisons.

M. PAUL DOUMER. Mais vous sentez bien quel trouble apportera un déménagement de ces usines en pleine mobilisation; au moment où vous aurez le plus besoin d'avions, vos usines ne marcheront pas. Nous avons vu cela en 1918. Il faudrait, dès

maintenant, les amener à avoir toute une partie de leur fabrication transportée en province ; vous auriez là des usines qui pourraient fournir l'effort nécessaire au moment voulu.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. C'est la meilleure solution, et c'est celle que j'aurais proposée.

M. DE LUBERSAC. Vous m'excuserez de n'envisager que la question telle qu'elle se présente aujourd'hui. En résumé, il est nécessaire de bien indiquer qu'à l'heure actuelle, dans le plan de mobilisation, une fabrication considérable, peut-être la plus considérable, est prévue dans le bassin parisien. Je ne reviendrai pas là-dessus.

M. LE SOUS-SECRETAIRE d'Etat. C'est rigoureusement exact.

M. DE LUBERSAC. Cette fabrication est alimentée, je le dis en passant, par une seule centrale électrique.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Il y en a encore plusieurs, pour le moment.

M. DE LUBERSAC. Or, ce sera le B A BA du métier, en temps de guerre, que de venir bombarder de nuit les usines, pour empêcher les ouvriers de travailler. Nous savons tous que lorsqu'un camp d'aviation était bombardé de nuit, le lendemain matin on était mauvais pilote et mauvais observateur. Il en sera de même pour les ouvriers. En mettant les choses au mieux, il y aura un ralenti dans la production. La période indiquée par l'Etat-major de l'armée comme étant celle pendant laquelle l'aviation du front sera alimentée par les stocks constitués, est réduite au minimum. Et quand vous parlez d'une période de deux mois nécessaire pour transférer toutes les usines en province, je vous réponds que j'ai posé la question à tous les fabricants;%%....

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il faudrait beaucoup plus.

M. DE LUBERSAC. C'est un coup de baccara ; cela dépendra absolument de ce que sera la situation générale à ce moment.

M. PAUL DOUMER. N'oubliez pas que pendant tout le premier mois, tous l'effort des chemins de fer sert à former et à alimenter le front.

M. DE LUBERSAC. Prévoir des fabricatins en

temps de guerre dans le bassin parisien, c'est l'imprudence même : l'Allemagne immobiliserait notre fabrication, et nous ne pourrions plus alimenter notre aviation du front.

Si vous adoptez cette formule, il faut constituer des stocks, mais d'une importance ~~énorme~~ énorme, beaucoup plus considérable même que celle que vous pensez : cela conduit à ce résultat stupide de faire la guerre avec des avions et des moteurs démodés.

L'Allemagne déclarera la guerre le jour qu'elle voudra : elle peut avoir une formule d'avion très intéressante en bleu, fabriquer le dernier moteur et le dernier avion, et dire : à telle date, j'attaquerai.

Si l'Allemagne nous attaque, ce sera donc avec le matériel le plus perfectionné ; si nous augmentons nos stocks, nous n'aurons pour nous défendre qu'un matériel périmé. Conclusion : préparer le plus vite possible la fabrication de guerre hors du bassin parisien. S'il y a une dépense indispensable à faire, c'est bien celle qui nous permettra de parer à ce danger-là.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous sommes d'accord sur la politique des stocks : elle ne doit être faite qu'avec beaucoup de circonspection, rien ne serait plus gangereux, en matière d'aviation, que de la généraliser. Ce serait une grosse dépense inutile, d'abord parce qu'un matériel qui ne sort pas

est mal entretenu, il se rouille, et surtout il devient vite suranné ; la démonstration de la dernière guerre a été éclatante à cet égard : quelques appareils de type supérieur dans le ciel sont maîtres de la situation contre pléthore d'appareils inférieurs.

Quant à la réalisation de la décentralisation en province, encore une fois, j'ai dit loyalement et exactement où nus en sommes, et comment, sans moyens financiers, j'avais dû me borner à recenser et à établir les possibilités de fabrication et d'outillage des usines de province.

J'ai amené le Conseil supérieur de la défense nationale et le Conseil des ministres à se prononcer sur l'intérêt de la dépense de 93 millions prévue : il n'y a qu'une question de date, d'autres dépenses devant être engagées, je n'ai pu obtenir que ce chiffre soit joint aux chiffres de première urgence. Mais le principe même a été adopté.

M. CODET. Il résulte de tout cela qu'il est indispensable d'organiser dès le temps de paix des usines capables de produire dès le lendemain de la guerre.

Le projet qu'on nous présente conserve de gros aléas. On a bien prévu le déplacement de telle ou telle usine, mais on reconnaît qu'il y aura du matériel à compléter, un outillage spécial à faire venir.

L'intérêt des constructeurs ne me préoccupe pas,

je ne vois que l'intérêt national. Mais les producteurs voient le leur. On disait tout à l'heure : "Ils ont gagné tout ce qu'ils ont voulu pendant la guerre". Mais il a fallu à ce moment des gens audacieux pour se lancer dans de grandes dépenses de matériel, pour prévoir des amortissements très rapides, d'où le coût élevé de la production. Les événements ont fait que la guerre a duré longtemps, et d'une opération douteuse ont fait une opération lucrative. Je ne défends pas les bénéfices des fabricants ; s'ils ont été assés gros, c'est que les services n'ont pas su modifier l'évaluation des prix de revient au cours des événements. L'intérêt de ces fabricants très riches, très gavés, ne les amènera pas, malgré ce que le geste pourrait avoir de noblesse, à consentir des sacrifices, ils n'en feront pas. L'Etat a donc intérêt à prendre à sa charge, au moyen de ressources à créer, l'intérêt des sommes à engager dans l'installation d'usines mises au point qui pourraient marcher dès le lendemain du commencement des hostilités

On a parlé tout à l'heure des stocks d'objets fabriqués. Et les stocks de matières premières ? Il faudrait encore songer à payer des intérêts pour la constitution de ces stocks. Cela vous paraît coûteux, monsieur Pouille ? Mais il serait bien plus coûteux de les créer d'un coup, à l'aveuglette. Pour une économie de quelques centaines de mille francs aujourd'hui, vous risqueriez d'être acculés à d'énormes dépenses le jour de la guerre.

M. PIERRE BERGER. M. le sous-secrétaire d'Etat nous a donné des renseignements de premier ordre, mais il y a dans tout cela un homme responsable, c'est M. le ministre de la guerre. Je ne veux pas dire que vous ne soyez pas d'accord avec lui, mais, si je ne me trompe, votre sous-secrétariat est un organisme civil...

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Je suis rattaché au ministère des travaux publics.

M. PIERRE BERGER. Vous nous l'aviez dit et répété, je ne l'ai pas oublié. Vieux parlementaire, j'ai bien remarqué que vous nous l'avez répété avec votre manière très douce, mais très prenante, qui est votre caractéristique personnelle (marques d'approbation).

Le ministère des travaux publics est un ministère de défense nationale, c'est entendu, mais il n'a parfois avec le sujet que des rapports assez lointains. J'ai été moi-même fonctionnaire, et je sais qu'un civil a souvent du mal à obtenir ce qu'il veut des militaires.

Je voudrais bien savoir - mais je ne vous demande pas de me répondre - si dans une question qui intéresse à ce point la défense nationale - vous êtes en complète harmonie avec le ministre ^à de la guerre. Quand la démobilisation est arrivée,

le ministère de la guerre s'est débarrassé sur des ministères civils de tout ce qui lui paraissait encombrant, et il n'a conservé que les questions d'organisation générale et de mobilisation de l'armée. Cela est de nature à nous impressionner, nous autres civils.

Encore une fois, je ne vous demande pas de réponse, mais je voudrais bien savoir si vous aurez tout ce qu'il faudra pour faire des avions, si vous aurez même du bois, par exemple, et si les efforts seront suffisamment coordonnés.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Le ministre des travaux publics fait partie du conseil supérieur de la défense nationale.

A ce jour, il n'existe pas de réserve de bois exotiques et indigènes pour la fabrication intensive des avions.

L'étude des stocks de matières premières à constituer a été faite en même temps que celle du plan de fabrication. Nous avons établi les devis de dépenses en 1922 ; ~~elles~~ ^{je} suis allé naturellement la présenter au ~~ministère des travaux publics~~ conseil supérieur de la défense nationale; celui-ci a donné un avis favorable grâce auquel j'ai pu faire insérer la dépense correspondant à ces approvisionnements de matières premières et d'appareillage particulier, dans la première tranche de crédits qui va vous être présentée. C'est une dépense de 35 millions (très bien! très bien!).

Cela touche à la fois Paris et la province. Nous

voulons constituer des stocks de bois, de duralumin, et d'autre part un certain outillage, que j'ai fait comprendre dans le devis, afin d'accélérer les sorties, spécialement en matière de moteurs. J'ai voulu gagner deux mois sur les délais de sortie. Cela correspond à une dépense de l'ordre de 15 millions, compris dans les 35 millions dont je viens de parler/.

M. PAUL DOUMER. C'est un outillage que vous donnez aux fabricants, alors ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. La dépense correspond d'une part à l'approvisionnement de matières premières. Là-dessus, pas de difficultés, et, d'autre part, à la constitution de certaines parties d'appareillage, de certaines pièces brutes, pièces de fonte, etc., qui nous permettraient de gagner sur la fabrication des moteurs, au démarrage, une économie de deux mois environ.

M. LE PRESIDENT. Mais, comme le dit M. Doumer, cet appareillage et ces pièces brutes seraient remis aux fabricants ?

M. PAUL DOUMER. Au moment de la mobilisation ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Non, en temps

de paix. Nous constitutons un outillage spécial, et des stocks de pièces brutes de forge et de fonderie.

M. PAUL DOUMER. Cela fait partie de vos matières approvisionnées pour la mobilisation. Mais l'outillage fixe, il est donné à quelqu'un pour qu'il s'en serve ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous le mettons dans les usines particulières.

M. PAUL DOUMER. Pourtant, vos industriels ne manquent pas de capitaux pour compléter leur outillage ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Précisément, de ce côté, nous avons rencontré certaines difficultés : c'est toute la question des délais de démarrage et de fabrication que nous avons posée aux constructeurs. Nous leur avons demandé très exactement : "Qu'êtes-vous susceptibles de faire ?" Ils ont répondu : "Voilà dans quels délais nous pouvons marcher." Nous avons estimé, et l'Etat-Major avec nous, que c'était insuffisant et nous avons voulu gagner sur les délais. Les constructeurs ont dit : "Cela nécessite un certain nombre de dépenses que nous ne pouvons pas prendre à notre charge", et c'est ainsi que nous avons été amenés à prévoir la constitution de stocks de demi-produits, de demi-ouvrés, et, d'autre part, un complément d'outillage.

M. PIERRE BERGER. Comme suite à mes questions précédentes, je voudrais que la prise en charge par les industriels fût faite de façon très sérieuse ; nous nous rappelons trop, nous autre qui avons été dans la troupe, pendant la guerre, combien de gens ont fait payer trois ce qui valait un.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Je n'insisterai pas sur la nécessité des stocks de certains matériaux, en particulier de bois, qui d'ailleurs, comme le bon chocolat, s'améliorent en vieillissant. Mais il y a d'autres stocks sur lesquels j'appelle votre attention. Nous allons de plus en plus vers la construction métallique, c'est-à-dire vers l'utilisation de tubes et de profilés, soit d'aciers légers, soit de duralumin, soit d'alliages du même genre.

Aujourd'hui, chaque constructeur, presque chaque appareil, a sa série de tubes et de profilés. Aussi, les usines d'étirage de ces métaux spéciaux ne peuvent créer des stocks, et travaillent à des prix de revient élevés, parce qu'elles ont une nouvelle mise en train pour chaque nouvelle catégorie de tubes ou de profilés.

J'ai regardé certaines constructions industrielles et j'ai trouvé qu'il y avait de 60 à 80 modèles, soit de tubes, soit de profilés, par appareil. Comme chaque constructeur a sa série, les usines, très rares d'ailleurs, qui fabriquent ces articles font plusieurs centaines de modèles.

Elles ne peuvent donc fabriquer à l'avance. A chaque nouvelle commande, nouvelle mise en train, bancs d'étirage, laminages, à changer, opérations portant sur des quantités relativement faibles, donc frais généraux très élevés. Et puis, en cas de guerre, c'est un danger formidable.

C'est beaucoup moins, monsieur le ministre, à votre auxiliaire présent à votre droite que je m'adresse, qu'au service des fabrications en entier et d'une façon générale. Il faudrait chercher à utiliser dans la fabrication des avions une série standardisée de tubes et de profilés.

On peut y arriver en faisant la série suffisamment touffue. La chambre syndicale des constructions aéronautiques qui est parfois gênante, serait à mon avis très outillée pour établir, avec le concours des services constructeurs, une série de ce genre.

Dès lors, vous pourriez constituer non seulement des stocks de métal, de duralumin, d'aluminium, etc, mais des stocks de profilés et de tubes en assez grande quantité, sous la réserve d'ailleurs que ces alliages un peu bizarres ont une vie courte. Encore peuvent-ils vivre quelques années, et si votre construction du temps de paix s'établit sur ces séries le renouvellement se fera tout seul.

Ces séries standardisées présentent cet avantage considérable que, quand un tube n'est pas suffisant, on en prend deux du calibre inférieur et on a ainsi le même degré

de résistance à peu près sous le même poids. On arrive toujours à de bons résultats avec des séries standardisées à la condition qu'elles soient établies soigneusement et par des hommes de l'art.

La première série standardisée que j'ai connue était celle des cordages du colonel Renard. Il l'avait établie en 1878 lorsqu'il a commencé à faire ses constructions de Chalais. Il avait établi des séries de cordes ayant entre elles le rapport $\sqrt{\frac{2}{5}}$, je crois, enfin, un chiffre compliqué, qui permettait une progression assez régulière. Nous avons construit tous les ballons avec cela. J'ai fait construire des drachens, qui ne ressemblent en rien aux ballons ronds de Renard, et je n'ai employé que la série Renard. Les fournisseurs étaient habitués à la fabriquer, j'en ai constitué des approvisionnements, et l'on est passé avec cela du ballon de 400 mètres cubes à des ballons de 1200 et 1800 sans rien changer, simplement en utilisant un peu plus de corde.

J'appelle sur cette question toute l'attention du service des fabrications ; il y aurait intérêt à établir des séries de tubes et de profilés soit en acier, soit en duralumin, soit en aluminium. Mais à tout prix il faut sortir de cette idée que chaque constructeur peut faire sa série. Naturellement, cela leur est égal, c'est nous qui payons. Mais je crois que sans augmenter le poids des appareils, simplement par une recherche spéciale de la construction, on peut arriver à construire de cette façon des appareils de qualité aussi bonne qu'avec la confusion actuelle.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Cette question m'a été déjà signalée par les services de fabrication; je la fais étudier par les services techniques pour arriver à une standardisation effective mais aussi prudente; il faut obtenir la standardisation dans les limites du possible, mais je ne reçois pas toujours un très bon accueil des constructeurs; d'autre part, elle doit être faite avec beaucoup de circonspection.

Qui dit "standardisation" dit "moyennes": or, dans certains cas, nous nous trouvons en face de fabrications très précises; si l'on prend du matériel standardisé pour plus de sûreté, on prend un chiffre au-dessus de la moyenne prévue et en l'utilisant, le constructeur arrive à réaliser des poids supérieurs de 150 ou 200 kgs aux poids prévus.

Il n'en reste pas moins que cette question de la standardisation doit être mise au point. Il n'y faut que de la prudence et des précautions.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Vous pouvez toujours vous en tirer avec une gamme plus resserrée que celle du colonel Renard dont je parlais.

M. DE LUBERSAC. - Avez-vous une action sur le comptoir d'approvisionnement créé sur l'instigation du S.F.A., et qui fournit les tôles, les tubes et les étirés ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Je suis en relations constantes avec ce comptoir.

M. DE LUBERSAC. - Je suis frappé de voir que ce comptoir se fournit à Paris, à la maison Citroën: pourquoi ne s'approvisionne-t-il pas en province ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Je suis en relations avec ce comptoir d'achats, mais je n'ai pas sur lui une action directe; je dois dire cependant qu'en certaines occasions, j'ai déjà obtenu des satisfactions de sa part. Lorsque la matière première risquait de manquer et que le comptoir était appelé à fournir un tiers à l'automobile, je suis intervenu pour obtenir quelque chose pour l'aviation: mais je ne dispose pas d'autres moyens que la voie gracieuse.

En ce qui concerne le plan de fabrication, la lettre de M. de Lubersac dit qu'il faut organiser dès maintenant des possibilités de fabrication intensive de nos usines au premier jour de la mobilisation pour réduire au minimum le nombre des avions demandés à notre réserve de guerre.

Le 3 mai 1922, le général Payeur m'a adressé le plan de fabrications établi par la direction de l'aéronautique et par l'état major de l'armée; ce plan a été complété, le 23 mai 1922, par une communication complé-

Dès le 2 juin, j'ai envoyé un questionnaire à tous les industriels en vue d'établir le contingentement des usines de production: la consultation a eu lieu du 2 au 14 pour les usines d'avions et de moteurs, et du 14 au 16 pour les usines fabriquant les appareils accessoires, instruments de bord, hélices, carburateurs, etc.

Le 25 octobre 1922, le plan des fabrications établi par le sous secrétariat d'Etat était envoyé à l'inspection générale des fabrications à la mobilisation, suivi quelques jours plus tard des tableaux exprimant les besoins en matières premières et en main d'oeuvre. Restait alors à prévoir comment nous allions, d'accord avec le ministère de la guerre, réaliser ce plan dès le jour de la mobilisation.

Le 27 mai 1923, a eu lieu au sous secrétariat une réunion à laquelle assistaient les représentants de l'état-major de l'armée. J'y ai souligné l'importance de l'élaboration du plan nouveau.

Je fais allusion à la lettre de M. le ministre de la guerre à la commission de l'armée, car il faut bien préciser pour faire un exposé clair de la situation.

Ce que j'ai réalisé, à l'heure qu'il est, c'est le plan de fabrications de l'état-major de l'armée de 1922. Ce plan, qui m'avait été demandé en mai 1922, je l'ai communiqué à l'état-major à la fin d'octobre, et j'ai convoqué, le 27 mai 1923, cette réunion à laquelle

je viens de faire allusion. Je savais, en effet, par des communications orales, que l'état-major prépare un nouveau plan, celui de 1922 ne correspondant plus à la situation actuelle; j'avais donc aussitôt majoré tous mes chiffres du plan de 1922, et essayé de hâter tous les démarrages; je cherchais ainsi à réaliser de façon officielle la transition entre le plan de 1922 et le nouveau plan qui va m'être donné.

Après cette réunion du mois de mai, j'ai insisté auprès de l'état-major en me demandant de me fournir les chiffres exacts à substituer dans l'avenir au premier plan. Il ne l'a pas encore fait officiellement, mais je sais que la préparation du plan est en train.

C'est dans ces conditions que je demanderai à l'état-major de modifier la disposition qui est dans la lettre de M. le ministre où il est dit qu'il espère que ce plan pourra être complet en 1924

Ainsi, à condition que l'état-major me fournisse rapidement son nouveau plan, j'ai déjà préparé les mesures de transition: c'est ainsi que le plan de 1922 prévoyait un programme de sorties mensuelles de 1500 avions et de 1400 moteurs; le nouveau programme doit comprendre - c'est une communication officielle - 3 000 avions et 3 000 moteurs par mois.

En ce qui concerne les délais de fabrication, les sorties s'échelonnent de mois en mois, les sorties

pleines étant atteintes, en matière d'avions, à la fin du quatrième mois, et l'intensité pleine des fabrications sortant le cinquième mois; pour les moteurs, il faut ajouter deux mois aux chiffres que je viens de citer; il doit être bien entendu en même temps qu'il y a une constitution complète de stocks qui permet de faire la soudure exacte.

M. BERGER. - Tâchez que les délais de sortie ne soient pas trop longs.

M. LE PRESIDENT. - Quelle est la production d'avions et de moteurs à la mobilisation ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Ce chiffre est fonction des fabrications du temps de paix. Il sort 120 à 150 avions au départ, mais cette évaluation est variable d'une année à l'autre; elle l'est moins pour les moteurs neufs commandés depuis l'armistice.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Vous savez combien, dans ce domaine, il faut prendre de précautions. J'ai mis dix mois, avec des collaborateurs actifs à dépasser les fabrications du début de 1914; on fabriquait un appareil et demi et deux moteurs par jour; au mois d'août 1915, nous fabriquions 30 moteurs par jour - nous en fournissions aux alliés - et 50 avions par jour. Le travail fut compliqué: la préparation n'avait pas été faite et la mise en train fut très lente.

D'autre part, les aviateurs utilisent aujourd'hui, dans leurs exercices, les appareils avec lesquels ils partiront en guerre, tout comme le fantassin travaille avec son fusil de guerre, et le cavalier avec son cheval de guerre; il est indispensable d'entraîner les hommes sur les avions dont ils auront à se servir, mais ce sont des appareils fort coûteux et compliqués, qui dépensent énormément d'essence et d'huile à chaque sortie qu'ils exécutent. Or, nous nous souvenons d'un temps où pour des raisons d'économie - ce temps n'est pas loïn - pour reconstituer le stock de mobilisation, les aviateurs n'avaient que deux heures d'entraînement par mois sur des appareils "gros mangeurs" d'essence et ne pouvaient ainsi se perfectionner

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Ce sont des temps heureusement révolus.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Etant donné la dépense qu'occasionne l'usage de ces gros appareils rapides et gros mangeurs d'essence, et dont la vie du moteur ne dépassait guère 100 ou 200 heures de vol, ne serait-il pas avantageux pour les finances de l'Etat, en particulier, de mettre entre les mains des pilotes, pour les exercices des appareils comportant des moteurs moins gros consommateurs et plus légers ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - La question

soulevée par M. le général Hirschauer pose un problème très délicat, celui du double entretien.

D'autre part, en ce qui concerne le nombre des heures de vol, M. le ministre de la guerre, s'il était ici répondrait en rappelant qu'au moment de la campagne de tourisme, en été, le prix de l'essence remonte.

Mais, je le répète, la grosse objection que ferait M. le ministre, serait l'augmentation des frais d'entretien, résultant du double emploi.

J'en viens alors à la question de la protection contre les bombardements aériens des villes, des gares et des établissements industriels.

Je demanderai que cette question soit posée à M. le ministre *de la guerre*.

Ce que je puis dire, c'est que cette protection a été prévue jusqu'à nouvel ordre par l'état-major dans une longue instruction du 9 août 1923 que j'ai sous les yeux. Cette instruction est assez complète, mais, je le répète, je n'ai pas qualité pour traiter cette question.

M. BERGER. - Si les Allemands, sans déclaration de guerre, bombardaient la frontière et Paris, seriez-vous en mesure de leur répondre ?

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - C'est une question à poser à M. le ministre de la guerre

M. BERGER. - Je la pose à un membre du Gouvernement.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - La réponse à faire à cette question est fonction de la distance à laquelle les Allemands sont de Paris. Actuellement, la distance entre Paris et la frontière allemande est de 450 à 500 kilomètres, à supposer que les avions ennemis partent d'établissements improvisés et non de centres ou de camps permanents qui seraient forcément installés plus en arrière.

Or, actuellement, il n'est au pouvoir d'aucun pays d'organiser des escadrilles opérant par groupes et pouvant emporter un matériel important de bombardement avec un rayon d'action de plus de 1000 kilomètres.

M. LE PRESIDENT. - Alors, Paris serait dans la zone dangereuse, ou, en tout cas, à la limite de cette zone.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Des avions qui ont un rayon d'action de 1000 kilomètres doivent tout de même compter avec les incidents de route, vent debout, dérivation, etc., et pour tenter une opération sûre dans ce rayon de 1000 kilomètres, il leur faudrait disposer d'un rayon d'action de 1200 kilomètres.

M. BERGER. - Je vous remercie et je vous demande d'être vigilant comme toujours.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Le rapport de M. Bouilloux-Lafont sur le budget de l'aéronautique de 1923 est une étude de l'aviation allemande au début de 1923; il donne au lecteur une confiance absolue sur la complète démobilisation de l'aviation allemande, je dirais presque sur son inexistence: partagez-vous encore ces conclusions optimistes ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - La réponse est délicate: mais je ne crois pas, actuellement, à un danger aérien immédiat de la part de l'Allemagne.....

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Vous ne croyez pas que l'on bombardera Paris cette nuit ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - Les armements aériens de l'Allemagne, à l'heure actuelle, sont à peu près inexistants, mais l'Allemagne a certainement fait un gros effort de laboratoire depuis la fin de la guerre

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Et aussi un gros effort de champ d'expériences.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - et, depuis que le contrôle ne peut plus s'exercer elle a construit un certain nombre de prototypes plus ou moins intéressants, dont certains apparaissent comme intéressants, au moins d'après les informations que nous avons.

En d'autres termes, le contrôle de l'aviation

a joué efficacement, à peu près, en Allemagne, en ce qui concerne les livraisons proprement dites, plus incomplètement à partir du moment où, les livraisons étant complètement effectuées, l'Allemagne, en vertu du traité de paix, a repris la liberté de ses fabrications d'aéronautique, c'est à dire à partir du 5 mai 1922, en vertu d'une décision de la Conférence des ambassadeurs du 5 février 1922.

Neuf règles avaient été imposées à l'Allemagne dont sept sont des règles techniques de discrimination entre l'aviation civile et l'aviation militaire: tout avion qui peut comporter ou comporte tel armement, telle possibilité d'armement, telle vitesse, tel rayon d'action ou tel plafond, est un appareil militaire et, par suite, interdit; les règles 8 et 9 visaient le recensement des appareils, des moteurs et accessoires et du personnel d'aviation. En fait l'Allemagne avait bien donné son adhésion aux sept règles techniques de discrimination codifiées par la déclaration de Londres; l'Etat allemand les a appliquées dans sa réglementation intérieure à l'usage des industriels de l'aéronautique qui s'y sont pliés plus ou moins complètement et de bonne grâce; les deux règles visant le recensement n'avaient pas été acceptées par l'Allemagne avant le mois d'avril 1923. Elle devait, au début d'octobre 1923 - c'était la première échéance - fournir des renseignements complets en matière de recensement de matériel et de personnel naviguant: elle

n'a fourni que des renseignements incomplets: actuellement, l'ensemble du contrôle militaire, y compris l'aéronautique, ne s'exerce pas.

La preuve en est que nos agents ont vu à Gothenbourg des avions allemands qui avaient échappé au contrôle du comité.

Si actuellement l'Allemagne n'a pas pu réaliser des armements aériens, elle a travaillé dans ses laboratoires; depuis la fin du contrôle elle a réalisé certainement quelques prototypes; d'autre part - ce fut tout toute sa politique - elle a fait naître hors de ses frontières des industries véritablement allemandes, en Russie, où elle n'a qu'à demi réussi pour des difficultés de main d'œuvre et en raison de l'état d'esprit de ce pays, en Espagne, en Hollande, en Italie.....

M. BERGER. - A Marina di Pise, il y a une maison Bormier qui est allemande.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. - de même en Hollande, où travaille Fokker, gendre d'un général allemand, en liaison étroite avec l'Allemagne. Fokker fait actuellement de grosses fabrications, tout en disant qu'elles sont destinées à la Russie: certaines informaticiens disent qu'il travaille pour le compte de l'Allemagne. Toujours est-il que les deux tiers de son personnel ainsi que la majeure partie de son personnel de maîtrise sont allemands.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Vous savez qu'au mois de septembre de cette année sont parues une série d'instructions données par le Reich au sujet des appareils d'aviation et des moteurs. Cela peut avoir une relation avec les articles 7 et 8 dont vous parliez. Mais ces articles sont à double tranchant, car s'ils obligent les personnes ayant des avions à les déclarer et à en donner les caractéristiques, ils obligent en même temps à déclarer les moindres mutations du personnel pilote ou mécanicien.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. C'est le jeu des articles 8 et 9 !

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. C'est avant tout une mesure de mobilisation. Cela montre autre chose que des soucis de matériel, et prouve des soucis de personnel extrêmement menaçants.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. J'ajoute, pour être complet, que la conférence interalliée des ambassadeurs, qui avait fixé ces règles sur l'avis du comité militaire interallié de Versailles, a dit qu'elles seraient révisées tous les deux ans. Or, j'ai les plus grandes inquiétudes pour l'an prochain. Ces règles viennent à échéance le 5 mai 1924, et d'après ce que je sais du ministère de l'air anglais, il ne serait pas très favorable à leur renouvellement.

M. DE LUBERSAC. D'autant plus qu'il y a des accords spéciaux qui ne respectent plus ces règles pour les appareils soi-disant anglais qui desservent la ligne Croydon, Hambourg Berlin. La raison sociale est anglaise, mais les appareils et les pilotes sont allemands. A ce propos, l'Aero-Lloyd, à la tête duquel se trouve le sympathique Melsch, du service d'aviation de Koenigsberg, fait le service Danzig - Varsovie, par le couloir polonais, et c'est une compagnie allemande...

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Nous sommes intervenus auprès du gouvernement polonais.

M. DE LUBERSAC. ...qui fait ce service avec des Junker. Comme ce sont des appareils polonais qui doivent alimenter cette ligne, Junker a l'intention de construire une usine en Pologne.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Il sera difficile à Junker de réaliser cette intention. Sur ce point, nous avons pris incontestablement en Pologne - espérons que nous saurons la garder - une position aéronautique de tout premier ordre. D'abord, le général en chef des forces aéronautiques polonaises est un général français, bien qu'il porte un uniforme polonais, c'est le général Lévêque. C'est là évidemment une marque de confiance sérieuse de la part de la Pologne. Il y a en outre à Varsovie la mission permanente du général

Dupont. Il y a deux grandes usines en Pologne, l'usine Plage ~~de~~ à , qui avait fait du matériel italien, et une usine nouvellement créée, "franco-polonaise d'aviation", créée d'ailleurs surtout par des Polonais, qui a demandé quelques concours à des constructeurs français, qui malheureusement n'ont pas beaucoup répondu à cet appel. Elle essaie d'obtenir un contrat de dix ans avec le gouvernement polonais.

Mais la Pologne est en train de s'engager à plein sur des matériels français, et vous savez aussi bien que moi que quand une aviation est engagée sur des matériels, elle est engagée à suivre. Or, la Pologne achète en France, sur son propre budget : elle engage en France une somme totale de 54 millions, en grande partie pour des achats de moteurs, et pour une moindre partie pour des achats d'avions.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Qu'achète-t-elle comme avions ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Des Potez XV. Ils veulent du bois et de la toile. Ils achètent aussi des Bréguet XIX. Ils veulent des avions en bois, alors que l'avenir est à l'avion métallique. La Roumanie est dans le même état d'esprit. Malgré que nous leur offrons des avions métalliques, ils préfèrent les autres pour des raisons de facilité de ravitaillement en matières premières pour les réparations. Enfin, sur cette somme de 54 millions, ils achètent, à concurrence de 24

millions, des licences de fabrication à nos constructeurs.

Ils ont ensuite une deuxième tranche de 30 million pris sur la somme de 100 millions que la commission des finances leur a accordée hier sous forme d'avances à la Pologne. Elle se répartit dans les mêmes conditions que la précédente tranche de 54 millions. Ce sont surtout des moteurs Lorraine Dietrich et Renault, et d'autre part encore des achats de licences : ils achètent du matériel Hanriot pour écoles, des rechanges, etc.

Par suite de ces deux dépenses de 54 et de 30 millions, on peut dire que sur les autres tranches provenant de l'avance totale de 400 millions qui a été autorisée, la Pologne engagera certainement la majeure partie de son aviation sur du matériel français. C'est d'ailleurs la politique que, d'accord avec le ministère de la guerre, nous suivons avec la Pologne, la Roumanie, la Yougo-Slavie. Pour des raisons d'interchangeabilité de matériel, nous les orientons, autant que possible, car ils tiennent beaucoup à garder l'indépendance de leurs achats, sur des matériels en usage en France.

M. DE LUBERSAC . Les Polonais ont été très impressionnés par l'arrivée de deux avions italiens qui sont venus faire quelques cabrioles au-dessus de Varsovie. Il est question en Pologne de commander du matériel en Italie.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. J'ai visité de

très près l'aviation italienne - ou du moins ce qu'on a bien voulu m'en laisser voir. J'ai l'impression que l'Italie part pour un gros effort, mais qu'il n'est pas réalisé. Ils ont fait des fabrications très jolies, très bien faites...

M. PIERRE BERGER. Ils sont très forts dans la conception, moins dans la réalisation, Dieu merci !

M. LE PRESIDENT. Depuis qu'en Allemagne opère la nouvelle formation de surveillance de l'aviation, depuis que ce n'est plus la commission interalliée de contrôle, est-ce que c'est un organe de la Société des Nations qui agit ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Non. Quand le grand comité de contrôle militaire a disparu, on a constitué un comité dit de garantie aéronautique. Au fond, les décisions alliées se résumaient dans les 10 numéros dont j'ai parlé : 1 à 7, règles techniques, 8 et 9 recensement, 10 création d'un comité de garantie aéronautique comprenant trois officiers anglais, trois français, des italiens et des belges, avec le colonel Burdett, anglais, à sa tête.

M. LE PRESIDENT. De qui dépend ce comité ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT. Directement du maréchal Foch. Le colonel Burdett est sous son autorité.

M. LE PRESIDENT. Quelqu'un demande-t-il encore la parole ?...

Nous vous remercions, monsieur le ministre, de vos intéressantes explications.

(M. le sous-secrétaire d'Etat, accompagné de M. le colonel Seguin, se retire à dix-sept heures et demie).
