

Dale
to the north

Eion

CB
dy

A red wax seal in the shape of the letter 'T' is located on the left side of the document.

Sénat

Commission de l'Air

Séances du 7 mai 1936 au 12 octobre 1939

7
Séance du Jeudi 7 Mai 1936

Présidence de M. Paul Hénaux.

La séance est ouverte à 16 heures 30.

Sont présents : M. Paul Hénaux, Bratto, Cabart-Danneville, Champetier de Ribes, Lefebvre du Prey, Daniel Vincent, le Général Hirschauer.

M. Ceccaldi, représentant du ministère de l'air assiste à la séance.

Ecole d'aviation d'Orly.

M. Bratto rappelle que l'Ecole d'entraînement des officiers de réserve d'Orly va être affectée à l'entraînement des pilotes de l'aviation civile. Les officiers de réserve regrettent cette décision. Les deux aviations y peuvent cohabiter.

M. le général Hirschauer appuie cette réclamation.

M. Ceccaldi informe la commission que les choses resteront en l'état.

Exence de douane.

M. Cabart-Danneville demande que les pilotes d'hydravions civils soient autorisés à se procurer de l'exence de douane.

Situation des fabrications aériennes.

M. Ceccaldi donne lecture d'un état

2
de la situation de la flotte aérienne militaire pour 1936: 1023 appareils de première ligne doivent être livrés au cours de l'année, plus un volant de fonctionnement de 348 appareils, au total 1371 engins.

Il ont été livrés; 399 seront livrés avant le 1^{er} juin, 243 avant le 31^{er} décembre 1936.

En 1^{er} juin il sera possible au ministère d'indiquer la situation au point de vue des projectiles. Elle est, à ce jour, satisfaisante.

Programme de 1937.

M. Brasso demande si, sur les 6 milliards accordés au Gouvernement, on a passé des commandes pour 1937.

M. Cecaaldi répond affirmativement.

M. le Président fait savoir à la Commission qu'après entente avec le Président du Conseil et le Président de la République les crédits afférents à la 3^e tranche ont été accrus. Le Gouvernement table sur un plan quinquennal; la commission a préféré un plan quadriennal.

Comptes rendus des inspections.

M. Cecaaldi, sur invitation de M. le Président, donne un résumé des rapports d'inspection établis à la suite des visites faites par divers membres de la Commission, notamment

à Nancy, Metz, Villerupt, Reims et Chartres.

M. le Président insiste sur le mauvais état de l'infrastructure: il est général.

M. le Général Hirschauer signale la nécessité d'un outillage nécessaire à la réparation des terrains. En temps de guerre, il suffit d'un bombardement pour les rendre inutilisables.

M. le Président estime que, de formation, il conviendrait de confier, non plus à des sous-officiers, mais à des officiers, des appareils de grand prix, compliqués et chargés de missions très délicates. Certes, le débit de l'école supérieure de l'aéronautique militaire n'est annuellement que de 60 officiers. 1000 seraient nécessaires.

On devra faire appel aux écoles Polytechnique et de Saint-Cyr.

Coordination des services.

M. Brasso insiste sur la nécessité urgente d'une coordination des services du ministère et de l'armée de l'air.

M. le Président tient, en outre, pour indispensable une interpénétration des différentes armes.

M. Brasso préconise, à cet effet, les stages d'officier de l'armée de terre dans des formations aériennes.

M. Ceccaldi répond que des officiers

4
d'infanterie sont appelés à faire de l'observation.

M. le Président déclare que le commandement d'une force terrestre doit savoir ce qu'il peut demander à l'appareil dont il va se servir.

M. Babart-Danneville voudrait qu, pour le temps de paix, les hydravions fussent munis de flotteurs supplémentaires. Il ne faut pas risquer de perdre toute une escadrille.

Situation du personnel technique.

M. le Général Hilschauer n'admet pas que ingénieurs de l'aéronautique militaire ne sachent pas monter les appareils qu'ils font construire.

Certains de ces fonctionnaires sont même reconnus inaptes au service militaire.

Le corps devant être militarité.

M. le Président ajoute qu'ils ne connaissent pas la technique de la fabrication. Des stages devraient leur être imposés dans les arsenaux et dans l'industrie privée, avec un statut militaire.

M. le Président préparera un texte sur ce point.

Audition du ministre.

M. le Président pose la question de savoir si M. Delat, ministre de l'air, doit être entendu avant la démission du cabinet.

M. M. Daniel Vincent et Bratto ne voient pas l'utilité de cette audition.

Le projet d'audition de M. Delat, mis aux

5
5
voix, n'est pas adoptée.

Après l'ouverture de la nouvelle législature
et la constitution du nouveau ministère, le
~~prochain~~ ministre de l'air sera entendu
par la commission.

La séance est ouverte le 26 à 17 heures 40.

2

Séance du 10 juin 1936

La séance est ouverte à dix heures sous la présidence de M. P. Benazet, président.

Sont présents : M. M. Benazet, Saint, g^{ral} Hirschauer, Daniel Vincent, de La Grange, Serès, Brasseur.

Assiste également à la séance M. P. Chaumie, de la commission de l'Armée.

Statut du corps de réserve de l'Armée de l'Air.
(désignation d'un rapporteur.)

M. le g^{ral} Hirschauer est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Coordination des ministères de la
défense nationale

M. le président donne connaissance d'un décret qui tend à coordonner le travail des trois ministères de la défense nationale, guerre, marine, air.

Il fait remarquer qu'il conviendrait d'établir une coordination analogue entre les trois commissions du Sénat.

M. Daniel Vincent, p.^r de la c^m de l'Armée, approuve cette proposition.

9

Situation de la France au point de vue des combustibles liquides.

M. Daniel Vincent indique que la commission de l'Armée a réparti son travail entre plusieurs sous-commissions.

M. Chaurin a été chargé au nom de la sous-commission de la motorisation de faire une étude sur la situation de la France au point de vue des combustibles liquides. C'est ce rapport, lu devant la C. d. l'Armée, qui doit être en ce moment porté à la connaissance de la commission de l'Air.

M. Chaurin note que l'Europe manque de gisement de pétrole, sauf de petits en Allemagne et en Alsace. L'Allemagne ne fera la guerre que lorsqu'elle aura mis au point la fabrication du pétrole synthétique. Elle a à Oppeln une usine d'azote qui est susceptible de fournir des engrais à toute l'Europe; elle a en Saxe à Kiona (?) une nouvelle usine encore plus puissante.

Comment la France pourrait-elle faire face à ses besoins? Ce problème est celui de la totalité de l'énergie dont dispose la France et qu'on peut mettre à la disposition des organismes de guerre et de paix.

L'étude a été restreinte aux solutions susceptibles d'être envisagées d'ici un an, l'année 1937 devant être considérée comme l'année critique.

La France consomme en temps de paix et avec peu de changement en temps de guerre 8 millions de tonnes de combustibles liquides, et de 60 à 80 millions de tonnes de combustibles solides.

Pour faire face à ces besoins, elle a l'usine de Reckelbeim qui donne 70.000 t. par an de pétrole. D'ici un an, on peut porter cette production à 100 ou 120.000 t. Le reste des combustibles liquides vient de l'importation et du stockage.

La question est de savoir dans quelle mesure on peut réduire l'importation.

Parmi les ressources possibles, il y a le pétrole synthétique, l'utilisation du charbon de bois, une meilleure utilisation du charbon ou par les gazogènes à anthracite et le gaz de ville; enfin la distillation des chistes.

À l'heure actuelle il manque à la France 30 millions de tonnes de combustibles solides, et 5 millions de tonnes de pétrole, dont la moitié ^{est pour} pour le mazout de la marine, reste 4 millions de tonnes, parmi lesquelles 1 million de tonnes pour l'aviation et 3 millions de t. pour la motorisation de l'armée et les services de l'intérieur. On estime que la motorisation de l'armée n'exigera pas plus d'essence que les automobiles civiles du temps de paix.

Pour la marine, il n'y a aucun substitut au mazout. La question est donc uniquement d'importation et de stockage.

Pour l'aviation, il faut une essence spéciale. La seule ressource française, c'est l'essence synthétique. Quelle est donc la situation?

La solution de Berthelot a été mise au point en Allemagne par les professeurs Berjus(?) et Fischer; les réalisations françaises sont remarquables. Le procédé Berjus a été adopté par les deux usines-pilotes créées par l'Etat. La 8^{te} de l'essence synthétique est une filiale de l'Office des Pétroles. Des recherches analogues étaient poursuivies aux mines de Béthune. Les deux installations sont arrivées au point simultané.

~~En résumé,~~ ^{En résumé,} c'est-à-dire avec 5 kilos de charbon, on obtient un litre d'essence. C'est un beau résultat, mais onéreux pour la France déficiente en charbon. Il paraît que la France possédait des charbons, non susceptibles d'être utilisés dans la vie courante, mais qu'on pourrait transformer en pétrole.

On a envisagé à cet égard l'emploi du lignite, qui est du charbon non évolué. Deux centres ont été repérés. Dans l'un, à Fauran (Bouches-du-Rhône) on exploite 1 million de tonnes par an. On pourrait réserver

300.000 t. pour l'hydrogénation, ce qui donnerait 60.000 t. d'essence. Dans l'autre, à La Lette, il y aurait des millions de tonnes exploitables à ciel ouvert. On pourrait en retirer d'ici un an 100.000 t. d'essence-aviation. L'Office des pétroles envisage de placer l'usine dans une raffinerie de pétrole de Pauillac. Notons qu'une telle organisation est incapable de donner des bénéfices, ce qui écarte toute entreprise industrielle.

On pourrait aussi fabriquer de l'hydrogène par l'électrolyse de l'eau, mais pour produire 100.000 t. d'essence, il faudrait 1.500.000 kilowatts-heure, soit la production totale de nos chutes d'eau des Pyrénées. La durée des études ^{et travaux} exigeraient sept ans !

On a pensé aux asphaltes et chistes bitumineux. Mais le rendement est très faible.

Reste le gaz de forêt. Les camions à gazogène fonctionnent parfaitement. On pourrait utiliser de 4 à 5.000.000 tonnes d'essence. La meilleure utilisation pratique est celle du charbon de bois. On peut donc considérer que cette économie soit obtenue.

Cette utilisation se présente sous deux formes : l'utilisation directe du charbon de bois, ou l'appareil à anthracite.

Le gaz des villes présente un grand intérêt également. Il suffit de changer la culasse des moteurs. On pourrait exiger que toutes les usines à gaz d'une certaine importance possèdent un centre de compression permettant l'alimentation des véhicules.

Voilà les substituts susceptibles d'être utilisés. Reste l'importation et le stockage.

L'importation serait assurée par une flotte pétrolière de 500.000 t. disponibles. On pourrait exiger des importateurs ou la francisation d'une partie de leur flotte.

Quant au stockage, il est fait dans des centres très faciles à repérer et bombarder.

Le président remercie l'orateur de sa remarquable étude.

M. Farjon pense que les lignites des Landes ne pourront donner que 50.000 t. d'essence.

Il présente ensuite diverses observations sur la flotte pétrolière et sur le stockage.

Il se déclare d'accord avec les conclusions du rapporteur.

Le g^{al} Hirschauer préconise de protéger les réservoirs d'essence par une doublure en tôle ou en maçonnerie. Enfin on peut les disperser.

M. le président rappelle qu'on peut utiliser les nombreuses grottes ou cavernes qui existent en France pour mettre le stock à l'abri.

(Les conclusions du rapport sont adoptées à l'unanimité.)

Séance du 16 juin 1936

La séance est ouverte à quatorze heures quarante-cinq sous la présidence de M. Paul Benazet, président.

Sont présents: M. M. Benazet, Mahien, Gros, Lament Eguac, Sari, Bergeon et Senis.

Référence de la semaine de 40 heures
sur les fabrications aéronautiques

M. le président indique que, d'après M. P. Cot, le ministre de l'Air, les lois nouvelles entraîneraient une augmentation de 10 p. 100 environ de la dépense.

M. Mahien fait observer qu'il y aura deux augmentations, l'une résultant de l'application de la semaine de 40 heures, ~~soit environ de 10 p. cent~~ que personne ne peut encore fixer, l'autre du contrat collectif et des congés payés qui peut se monter à 5 ou 10 p. cent. L'augmentation totale atteindra sans doute 20 p. cent.

M. Gros estime cette évaluation exagérée. La réduction de la durée de travail de 48 à 40 heures par semaine n'entraînera une augmentation des salaires que de 16 p. cent. Or les salaires ne jouent que pour 25 p. cent dans le prix de revient.

M. Mahien répond que les salaires tiennent un plus grand part dans le prix de revient en matière d'aviation.

M. Gros précise qu'il tient ses chiffres des représentants officiels de la production française qu'il a entendus lorsqu'il présidait la commission du Travail à la Chambre. Les salaires ne jouent que pour 25 p. cent dans le prix de revient. L'augmentation ne atteindra donc que 4,5 p. cent. Les congés payés ne représenteront qu'une

augmentation de 1 p. cent.

M. Laurent Eynac affirme que la part de la main d'œuvre dans les industries de l'Air se monte à 48 p. cent.

M. Gros déclare que ce chiffre est exagéré.

M. Trahién répond que dans les usines d'aviation, le montage est fait presque entièrement à la main. On ne peut encore chiffrer ce que coûtera l'introduction de la semaine de 40 heures.

La séance est levée à quinze heures

Séance du 8 juillet 1936

La séance est ouverte à quinze heures sous la présidence de M. Paul Benazet.

Présents: M. M. Benazet, g^{al} Hirschauer, Bergeon, Cabart-Danneville, Vieillard, de la Grange, J. P. Rambaud, Martin-Bischoff, Chassain, Laurent Eynac, Brasseur, Manges, Mousseron, Dumesnil, Landier et de Berny.

Statut des cadres de réserve de l'armée de l'Air.

M. le g^{al} Hirschauer, rapporteur, donne lecture de son rapport.

Le projet a pris comme base le statut des officiers de réserve de l'armée de terre.

Le texte prévoit le recrutement des officiers de réserve, leur classement et leur avancement. Il fixe des règles d'avancement sensiblement semblables à celles de l'armée de terre avec quelques exceptions qui tiennent au caractère spécial de

L'Air. L'Air a trois catégories d'officiers: les navigants, les non navigants et les administrateurs.

(Le rapport et ses conclusions, qui tendent à l'adoption du projet voté par la Chambre, sont adoptés à l'unanimité.)

Nationalisation des industries aéronautiques

M. de La Grange estime que l'industrie aéronautique française doit être entièrement réorganisée. C'est un problème infiniment grave. Le Gouvernement demande des pouvoirs en blanc. Le conseillerait-il pas de demander au Gouvernement de permettre à la commission sénatoriale de suivre les projets de réorganisation? Il suffirait de constituer une sous-commission.

M. Bergeon demande des précisions sur le rôle de cette sous-commission.

M. Martin-Brisson estime qu'il conviendrait, avant de prendre une décision, d'entendre le ministre de l'Air.

M. le g^{al} Hirschauer pense, d'après l'expérience de 1914-18, que l'Air ne pourra se contenter, en cas de guerre, des usines nationalisées. Il faut prévoir la possibilité d'accroître les fabrications. Il conviendrait aussi de resserrer la liaison entre les trois ministères de la défense nationale.

M. Lammont-Eyraud estime également qu'il conviendrait de connaître les intentions précises du ministre de l'Air.
(Il en est ainsi décidé.)

M. Pierre Cot, ministre de l'Air, est introduit avec le colonel Tannaud, son chef de cabinet.
(voir compte rendu sténographique)

Après l'audition du ministre, M. le président demande s'il conviendrait de donner suite à la proposition de M. de La Grange de nommer une sous-commission.

M. Brassseau estime que la constitution d'une telle sous-commission serait anticonstitutionnelle.

M. de La Grange précise la pensée qui l'a inspiré. Puisque M. le ministre demande des pouvoirs "en blanc", la tâche de la sous-commission serait simplement de recueillir au jour le jour les mesures prises par le ministre et de renseigner la Commission.

M. Laroche fait remarquer que le projet de loi sur la rationalisation ne concerne pas que l'Air. Il ne conviendrait pas que la commission ~~soit~~ une mesure en dehors des autres commissions de la défense nationale. Il faudrait consulter les trois commissions du Sénat.

M. Laurent Eysac est d'avis également que les commissions du Sénat prennent une position d'ensemble vis à vis du problème de la rationalisation. Si l'on nomme une sous-commission, il se ferait pas en tout cas que la responsabilité de la Commission se trouve engagée.

Il fait les plus expresses réserves sur le blanc remis demandé par le ministre. Le texte n'est qu'une affirmation de principes. Pour le reste, on s'en remet à des décrets.

Dans ces conditions, l'orateur ne veut rien faire qui puisse engager sa liberté de discussion.

M. T. L. Duressat réserve sa décision en ce qui touche à l'abaissement de la limite d'âge des officiers de l'Air. Il estime que la décision du ministre est une interprétation abusive de la loi de 1935.

M. le président conclut que la proposition de M. de La Grange n'est pas adoptée.

La séance est levée.

Séance du 18 juillet 1936

La séance est ouverte à seize heures sous la présidence de M. Bénézet.

Présents: M. M. Bénézet, Mahieu, Bergeon, de La Grange, G. Hirschman, Delthil, Cabaret-Darmerille, Vieillard, Lament-Eyraud, Brasseur

Statut des cadres de réserve

M. le président fait connaître que la commission des finances a demandé que le projet lui soit renvoyé pour avis. Cet avis pourra être déposé au début de la semaine prochaine.

Visites d'information

M. le président est chargé par la commission d'établir pour la période des vacances parlementaires un programme de visites des membres de la commission aux écoles, aux formations régimentaires, aux usines, etc.

Infra-structure

M. le président montre que le Gouvernement doit prévoir dans son programme de grands travaux des crédits pour l'infrastructure aérienne.

M. Lament Eyraud rappelle ce qui s'est passé au congrès de la Fédération aéronautique française. La Fédération a conclu à la nécessité de réaliser le programme d'infrastructure et cela par voie d'emprunt.

(La commission charge le Président d'aller s'entretenir avec M. le ministre de l'économie nationale de la nécessité d'inscrire dans le programme de grands travaux l'organisation de l'infrastructure.)

Collectif de juin

Le général Hirschauer donne quelques indications sur les postes du collectif de juin qui intèrenent l'Air. Il n'y a aucune observation particulière à présenter.

M. Mahieu fait observer qu'un article autorise le ministre à diminuer la limite d'âge des officiers. Il fait toute réserve à ce sujet. Peut-on d'ailleurs apporter une telle modification au statut des officiers dans un collectif?

M. Bugeon rappelle que la loi de 1933 prévoyait qu'une loi de finances peut prendre une telle décision. Le ministre a donc le droit d'agir au moyen d'un article du collectif.

M. Brasseur montre combien il importe que la commission de l'Air prenne position dans cette question.

M. Laurent Eynac propose que la commission de l'Air examine cette question lorsque la commission des finances se sera prononcée.

(La question sera mise à l'ordre du jour d'une prochaine séance.)

Rationalisation des unités d'aviation

La commission mettra cette question à l'ordre du jour de sa prochaine séance.

Atlantique-nord

M. de La Grange attire l'attention de la commission sur la nécessité urgente de se préoccuper de la position à prendre sur l'organisation de la ligne aérienne de l'Atlantique-nord.

28
Il rappelle la première mission envoyée par le g^l Denain, puis la seconde mission de février dernière. L'idée était de "marier" la C^{ie} Air-France et la C^{ie} Transatlantique. La France s'entendait alors avec les Américains. Les Anglais depuis sont apparus, puis les Allemands avec leur Zeppelin.

Il conviendrait que le nouveau ministre de l'Air prenne position. Il faudrait que la France se mette d'accord avec les Anglais et éventuellement les Allemands en ce qui concerne la route des Açores où nous avons perdu notre droit de priorité.

D'autre part les Américains ont le très grand désir de choisir Paris comme point d'arrivée de lignes transatlantiques. Paris devrait être la plaque tournante de ces relations intercontinentales. Le projet serait d'organiser à Trappes (S. M. O.) un immense bassin avec aéroport.

Il faut ensuite se préoccuper d'organiser entièrement la ligne Paris - New-York au point de vue militaire et matériel, se mettre au point ce qu'on peut appeler l'infrastructure.

M. Laurent Eynac appuie les observations de M. de La Grange.

Il rappelle que le contrat conclu par lui jadis à propos des Açores aurait comporté un avantage certain pour la France s'il n'avait été abandonné. Il y avait certes une contrepartie, mais elle n'était pas onéreuse.

Les conversations doivent être poursuivies avec le Gouvernement et les entreprises privées.

M. de La Grange remarque que les changements de ministres nuisent au développement des négociations.

M. Viollet craint, si l'on n'agit pas, que les Anglais en profitent. Les Anglais cherchent à se rendre maîtres de l'affaire.

M. le Président conclut qu'il faut saisir de la question le Président du conseil et le ministre de l'Économie nationale.

79

Le général Hirschauer insiste à son tour sur la nécessité d'organiser l'infrastructure.

La séance est levée à dix-sept heures

Séance du vendredi 24 juillet 1926

La séance est ouverte à quinze heures et demi sous la présidence de M. Bénazet, président.

Présent: M. M. Bénazet, Laurent Egnac, g^{ral} Hirschauer, Rio, Brasseur, Bergeon, Lefebvre du Prey, Champetier de Ribes, Viellard, Chassaign, Duquesnil, Gros.

Nationalisation des industries aéronautiques

Le g^{ral} Hirschauer fait connaître son point de vue. La nationalisation des usines est très difficile, mais il importe d'établir un contrôle très rigoureux car les industriels procurent souvent un bénéfice exagéré.

M. le président donne connaissance d'une lettre de M. Fauriol qui se déclare adversaire du projet de nationalisation, car les intentions du ministre sont peu précises, aucune garantie n'est donnée sur les bases adoptées pour la fixation des usines ~~concernées~~ visées; il est à craindre que l'industrie française soit entravée et retardée.

Il a ajouté qu'à la commission de l'armée, le ministre de la guerre a donné quelques indications sur ses intentions. Il y aura expropriation totale pour les usines qui fabriquent exclusivement des armes de guerre et réparation partielle pour les autres. Quant aux

indemnités, rien n'est encore déterminé.

M. J. G. Darnaud s'étonne de la hâte et avec laquelle on a disposé le projet et de son impréparation. Autant il est partisan d'un contrôle rigoureux, autant la substitution de l'Etat à l'industrie lui paraît dangereuse. La question peut se poser pour la guerre et la marine; elle est invraisemblable en matière d'aviation. C'est en fait le désir de sovietiser notre industrie.

On laisserait la liberté en ce qui concerne les prototypes. Or il est impossible de faire vivre un bureau d'études sans permettre la fabrication.

En tout cas il est terriblement dangereux de procéder à une réforme de cet ordre sans une étude approfondie et minutieuse. Il est impossible à la commission de se prononcer sans qu'on lui ait présenté des textes précis et de donner un blanc seing au ministre.

M. Laurent Eyraud montre à son tour ce qu'il peut y avoir de grave dans les projets gouvernementaux. Ceux-ci prévoient le système: un secteur libre pour les maisons qui travaillent pour le commerce et le tourisme; un secteur d'Etat, les arsenaux; le secteur de l'économie mixte; enfin un secteur simplement contrôlé.

Il n'y a de question que pour celui de l'économie mixte. Or, là aussi, les intentions apparaissent peu précises; le ministre parle d'user de la loi de 1867 sur les sociétés, mais tout reste dans le vague.

Il conclut en faisant les plus expresses réserves sur le projet. Il est difficile de prendre position sans connaître les intentions formelles du ministre.

M. J. G. Darnaud demande que le ministre apporte des textes. La commission ne peut donner le droit d'agir par décret.

M. Chazain rappelle que le ministre dans son exposé à la commission a fait très peu allusion à une nationalisation.

cent pour cent.

M. Laurent Eynac rappelle que dans l'exposé des motifs, il est indiqué qu'il suffit d'une minorité pour assurer le contrôle. Or le ministre de l'Air a déclaré devant la commission qu'il réaliserait l'économie mixte avec une majorité.

M. J. L. Dumasnil souligne qu'il y a opposition entre les conceptions du ministre de la guerre, principal rédacteur du projet, et celle du ministre de l'Air. Le ministre de la guerre a présenté un projet plus précis et plus facilement réalisable.

M. Chassagny estime que les trois commissions de la défense nationale devraient se réunir pour entendre le ministre de l'Air, et au besoin le chef du Gouvernement.

M. Rio approuve cette proposition.

M. le président rappelle qu'il convient de ~~noter~~ faire préciser les retards apportés aux fabrications intéressant la défense nationale par les faits de grève.

M. J. L. Dumasnil voudrait qu'on obtienne du ministre de la défense nationale une précision sur les bruits d'après lesquels des avions ^{français} auraient été mis, en Espagne, à la disposition d'un des belligérants. Il faut obtenir du Gouvernement une prise de responsabilité ou une déclaration.

M. Laurent Eynac expose que si des avions ont été envoyés en Espagne, ils ont été pris sur les disponibilités du ministère. Sur cet envoi, il fait les plus expresses réserves.

M. le président conclut qu'une question préliminaire sera posée à ce sujet au ministre de la défense nationale.

(La commission chargée, à titre provisoire, M. Farjon de rapporter l'avant de la C^{te} sur le projet de nationalisation.)

La séance est levée à onze heures.

B

22

Séance du mardi 28 juillet 1936

Séance du vendredi 31 juillet 1936

La séance est ouverte à quinze heures sous la présidence de M. Paul Bénazet.

Sont présents: M. M. Bénazet, Daniel Vincent, Farjon, Landier, Le Vivigier, Schanck, Brasseur, Champetier de Riles, Gros, Saint-Lermest Eynac, Mahieu, M. Roussel, Mouservin, Manger et M. Berry.

Infrastructure

M. le président donne connaissance d'une lettre du ministre de l'Air qui indique que les travaux d'infrastructure seront entrepris sur les fonds votés aux grands travaux.

Nomination de rapporteurs

La commission désigne comme rapporteur M. Lermest Eynac pour le projet de loi concernant le renouvellement du matériel aérien (planning annuel) et M. Mahieu pour le projet de loi concernant le plan de grands travaux (partie aviation.)

M. Pierre Cot, ministre de l'Air, accompagné de M. Corbin directeur de l'administration générale technique, est introduit.

(voir compte rendu sténographique.)

La séance est levée à dix-sept heures.

Séance du lundi 3 août 1936

La séance est ouverte à dix heures sous la présidence de M. Paul Bénazet.

Sont présents: M. M. Bénazet, Mahier, Daniel Vincent, Cabart-Danervill, Farjon, Chassaing, Manger, Landier, Grassiau, Lucier Saint, J. P. Ramhand, Glement Eynac, Delthil

Nationalisation des usines d'aviation

M. Farjon donne connaissance des grandes lignes de son rapport.

Il propose de modifier les projets exposés par le ministre lors de son audition par la commission. Celui-ci a envisagé une participation de l'Etat de 51 p. cent. Il propose de la limiter au tiers. Les deux tiers restant aux particuliers l'affaire garderait son caractère privé et l'on éviterait ainsi tous les inconvénients des affaires d'Etat. L'Etat aurait, avec son tiers, un contrôle d'autant plus effectif que, seul client, il pourrait obliger la société à agir dans le sens qui lui convient. Enfin, en matière de défense nationale, il conviendrait de donner à l'Etat une majorité de 78 p. cent. mais est-il possible d'insérer de telles dispositions dans un texte d'ordre général?

Il propose à l'article 3 d'introduire la disposition suivante:

"L'organisation des établissements ainsi exposés fera l'objet de projets de loi qui seront présentés au vote du Parlement."

Il propose également d'ajouter à l'art. 1 la disposition suivante:

"Des décrets pris en conseil des ministres pourront dans la limite des crédits votés par le Parlement prononcer l'expropriation..."

Quant au principe même, il serait adopté avec les réserves susénoncées précédentes.

M. Lanchier demande à M. Farjon quelle aurait été sa réponse si le ministre avait proposé la rationalisation absolue de l'industrie aéronautique.

En outre, il conviendrait d'aller vite car l'industrie aéronautique est en plein état d'anarchie. Or, si l'on oblige le ministre à ~~se~~ revenir constamment devant le Parlement, on met à la disposition nécessaire de l'opération.

M. Farjon répond qu'autant il lui paraît nécessaire qu'il y ait des arsenaux d'Etat, autant il lui paraît indispensable, en vue du progrès technique, qu'un certain nombre d'industries restent sous le régime de l'économie privée.

Quant à aller vite, il se déclare d'accord. Mais la procédure d'arbitrage prévue par le ministre lui paraît exiger plusieurs mois. La rationalisation risque d'entraîner de énormes dépenses. Il est de la raison même de l'existence du Parlement de ne jamais donner d'autorisation s'il n'y a pas un chiffre de dépenses nettement fixé et parlementairement contrôlable.

M. Delteil estime également que la dépense soit chiffrée. Il estime par contre que l'Etat doit avoir la majorité dans les sociétés.

M. J. P. Rambeaud pense que l'Etat, avec un seul tiers des actions, n'aura pas une autorité suffisante. Mais il se déclare d'accord avec M. Farjon pour que la dépense ne se dépasse pas la limite des crédits fixés par le Parlement.

M. Lanchier estime que ~~la~~ le ministre sera limité par le fait même que ses dépenses ~~seront~~ se trouveront inscrites dans le budget et par suite soumises au Parlement.

M. Grassien montre que le Parlement n'a pas à se prononcer sur des questions d'espèce. Il doit se

contentes de préciser les conditions dans lesquelles seront faites les expropriations. En tout cas, le Parlement n'a pas à se prononcer sur des cas particuliers.

M. Delthil estime également que le Parlement n'a à se prononcer que sur le principe; il peut également prévoir des tranches successives, mais il ne peut sortir du cadre général pour entrer dans des questions de personnes.

M. Farjon précise qu'il n'a pas parlé d'exproprier telle ou telle usine, mais le ministre aura besoin de crédits: il faudra alors qu'il revienne devant le Parlement.

M. Brasseur estime qu'il appartient à la commission des finances de se prononcer de se prononcer sur la question de crédits.

La limite de la commission, c'est le changement de ministères et l'évolution de l'état d'esprit des ministres successifs.

En réclamant que les décrets à intervenir soient soumis à la ratification du Parlement, on oblige le ministre à se cantonner dans le cadre fixé par la loi.

M. J. P. Rambaud ajoute: à la condition qu'il y ait ratification!

M. Farjon, rapporteur, propose d'insérer dans l'article 1^{er} la phrase membre de phrase suivant:

" Des décrets pris en conseil des ministres, pourront, dans la limite des crédits mis à leur disposition par le Parlement.. prononcés, etc..."

M. Laroche estime que c'est une superfluité: le Gouvernement se peut se dispenser de demander des crédits au Parlement.

M. Daniel Vincent s'abstiendra parce qu'il est président de la C^{te} de l'Armée, il est en quelque sorte gardien du texte de celle-ci.

M. Chomais estime que le Gouvernement doit procéder par étapes.

(L'insertion du membre de phrase ci-dessus dans l'art. 1^{er} est adoptée par 10 voix contre 2 abstentions.)

M. Manger rappelle que la commission des affaires a étudié le fonctionnement de certains offices qui ressemblent aux organismes dont le Gouvernement envisage la création. Or cette commission a imposé au Gouvernement de prendre des décrets dans des conditions déterminées.

M. Farjon montre qu'il faut souhaiter que l'organisation de l'industrie aéronautique résulte d'un vote de loi.

Il propose à la commission d'ajouter à l'article 3 la phrase suivante :

" L'organisation de l'industrie ainsi rationalisée fera l'objet d'un projet de loi qui sera présenté au vote du Parlement. "

M. Grasseau craint que ce vote affaiblisse la portée du 1^{er} alinéa de l'article.

M. Farjon n'insiste pas et retire sa proposition.

M. Grasseau estime que l'insertion demandée par la commission de l'air présente cette importance qu'elle fait du vote des crédits la condition préalable de l'application de la loi.

M. Laurent Eynac est du même avis.

(M. Farjon est autorisé à déposer son avis au nom de la commission.)

M. Cabart-Danneville demande au Président, lors de la discussion de la loi sur la rationalisation, de demander au ministre d'ajourner son intention de renvoyer les cadres étant donné la mauvaise situation internationale. (assentiment.)

Il demande également que des mesures soient prises pour mettre à l'abri l'usine Arriot à Carcassonne. Il suffirait de

creuser la falaise pour mettre le matériel à l'abri de tout bombardement. (marques d'approbation.)

B

La séance est tenue

Séance du mercredi 5 août 1936

La séance est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. Paul Génazet.

Sont présents: M. M. Génazet, Lucien Saint, Mahien, Belmont, Chassang, Landier, Cabart-Darnetville, Laurent Eynac, Senès, Manger, J. P. Barnaud et Champetier de Riles.

Défense passive

M. le président donne connaissance d'une lettre du maréchal Deltour des Periaux la commission de faire hâter si possible le vote du projet de loi visant les crédits pour la défense aérienne.

M. Landier estime qu'il est trop tard pour "accrocher" ces crédits au collectif. Il vaudrait mieux attacher ce vote ~~sur~~ à l'un des divers projets de loi déposés par le ministre de l'Air.

M. le président conclut qu'il est de toute évidence qu'il convient de hâter le vote de ces crédits.

Renouvellement du matériel aérien (Plan quinquennal)

M. Laurent Eynac donne connaissance des grandes lignes de son rapport. Le base est un programme de 1.000 avions, plus les 300 appareils de volant

de fonctionnement. Jusqu'ici le ministre demandait des crédits au Parlement un peu au petit bonheur. A cette méthode empirique, le projet a pour but de substituer un plan. Ce plan s'étale sur une durée de cinq ans le renouvellement de nos appareils. Prévoir qu'un appareil durera cinq ans, c'est être très optimiste, mais c'est néanmoins la base adoptée par le ministre pour éviter de trop grosses dépenses.

Dans ces conditions le Parlement sera appelé à voter chaque année la "branche" correspondant au renouvellement du cinquième de la flotte aérienne. De même l'insurrection de l'équipage et des mécaniciens sera poursuivie selon la même méthode.

Ceci dit, il convient de se demander si, en présence des armements de l'Allemagne, de l'Italie et de l'Angleterre, il sera possible d'entretenir notre flotte au chiffre de 1.000 avions seulement.

M. Mathieu estime qu'un appareil est usé au bout de trois ans.

M. Germain Epère indique que le point de départ de la loi est le 1^{er} 1-1937, mais des autorisations de dépenses sont prévues dès 1936.

M. Mathieu rappelle que le ministère de l'air a demandé de gros crédits en 1934 pour rénover notre matériel parce qu'à cette époque notre aviation était inexistante comme qualité. En fait la production affligée depuis deux ans n'a pas été extrêmement coûteuse parce que les commandes en grandes quantités ont fait baisser le prix unitaire.

M. Belmont estime que les réalisations ont été médiocres.

M. J. P. Renboud déclare que la commission devrait exprimer son regret des retards qui ont été apportés à la livraison des appareils du programme de 1.000 avions. Ce programme, au lieu d'être réalisé au début de 1936 le sera à peine en 1937.

(Les conclusions du rapport sont adoptées.)

Motum K. 14

M. Chassagny demande des précisions sur le motum Grone - Rhône K. 14.

M. Lamont Eynau rappelle que le capotage était defectueux.

M. J. P. Rambaud exige de que les causes du dernier accident de Chartres soient communiquées à la commission.

M. Belmont, après avoir constaté que les réalisations ne correspondent pas à l'effort financier consenti par le Parlement, montre que le K. 14 a eu d'autres ennemis que des ennemis de refroidissement: accidents aux mannetons et mauvaise fixation des cylindres. Il y a eu malforçage. Ce n'est pas à l'Etat d'en supporter la perte.

M. J. P. Rambaud a entendu dire que les ustensiles avaient été livrés sans être rodés.

M. le président conclut que des explications précises seront demandées au ministre.

Arsenal d'Orléans

M. J. P. Rambaud voudrait savoir si le ministre a l'intention, comme le Comité en a couru, de se continuer les travaux de l'arsenal d'Orléans.

M. le président répond que la question sera posée au ministre.

Rajournement des cartes

M. Cabart Durnerille rappelle que, précédemment, il a demandé au P.^r de la commission de prier le ministre d'ajourner sa décision, en ce qui concerne le rajournement des cartes, par suite de la situation extérieure.

M. le président répond qu'il y fera allusion dans les observations qu'il présentera à la tribune lors de la discussion du projet sur la rationalisation. C'est une question d'opportunité.

La séance est levée à 15 heures

Séance du 1^{er} octobre 1936

La séance est ouverte à onze heures sous la présidence de M. Paul Bénazet.

Sont présents: M. M. Bénazet, g^{ral} Hirschauer, de Besmy, Belmont, Saint, Laurent Eyraud, Vieillard, Duverneuil, Gros, et J. P. Rambaud.

Assistés également à la séance: le c^t François, du ministère de l'Air et le contrôleur Guibert.

M. Belmont demande: il est vrai que l'arsenal ~~de~~ en création à Orléans serait abandonné, après des centaines de millions de dépenses.

c^t François répond que l'intention ^{serait} ~~est~~ de ne laisser à Orléans qu'une partie de l'arsenal. Par contre, on y placerait un groupe d'avions. 2^e question et une réponse plus précise et plus complète et ici fin.

M. Vieillard demande pourquoi plusieurs écoles de l'Air ont été déplacées.

Le c^t François répond que l'intention du ministre est de procéder à un regroupement des écoles à Salon.

M. Belmont demande: il est exact que l'on ait constaté des difficultés d'assemblage de pièces provenant de diverses maisons.

Le c^t François croit pouvoir affirmer qu'il n'y a pas eu d'incident. ~~Cependant~~ Le seul incident dont il ait souvenir est celui qui s'est produit à la maison Bréguet qui fabriquait, sous licence, des Potez 540: les avions arrivés

fabriqués n'étaient pas identiques à ceux faits par la maison Pétz elle-même.

M. Lament Eynac rappelle que dans les débuts les usines étaient spécialisées dans la fabrication de telle ou telle pièce. L'État s'est vu à la tête de stocks formidables et les pièces de rechange sont montées à des taux très élevés. Aujourd'hui on rend l'aviateur responsable de la fourniture totale, sauf le moteur, et seul le montage de la cellule et du moteur donne lieu à des difficultés.

On veut revenir au système de la spécialisation des usines : il faut dans cette voie se montrer très prudent.

M. le président donne connaissance des états de livraison des commandes passées.

Torilles et supports : il reste à livrer 40 torilles et 100 supports. Dans l'ensemble les avions livrés ont leur armement.

Quant aux mitrailleuses, il faut reconnaître que l'établissement de Châtelleraut n'a pas tenu ses engagements : il y en a 616 de livrés sur 2.800.

M. le C^t François signale que le ministre de l'air a écrit au ministre de la guerre pour lui signaler cette situation.

M. le président poursuit : Pour les lance-bombes, il en reste à livrer 7 à 800. Le déficit porte sur les lance-bombes de grosse puissance.

Quant aux appareils de type moderne, il y en a 642 complètement équipés, et 229 encore à équiper.

M. Lament Eynac suggère de demander au ministre les dates auxquelles l'ensemble du programme pourra être réalisé.

La commission doit insister pour que le programme de 1.000 avions soit réalisé à la fin de l'année. C'est un minimum.

En regard du nouveau programme, la commission doit savoir le fait qui sera fait à l'aviation. D'un autre côté le gouvernement estime-t-il pas indispensable de passer au programme de 1500 avions alors que toute l'Europe

arrose de plus en plus.

Le C.^t François précise que le ministre vient de passer des commandes en vue d'acheter un programme de 1500 avions.

Le g.^l Hirschauer demande si la cadence des fabrications est susceptible de dépasser 100 appareils par mois.

Le C.^t François croit qu'on peut dépasser ce chiffre.

M. J. P. Rambaud voudrait savoir si les promesses faites ont été tenues.

Il desire savoir si les changements d'affectation de certains ships ont été faits conformément aux promesses.

Le contrôleur Gribest donne les raisons aux retards des livraisons d'avions: les grèves et le manque d'argent de la main d'œuvre d'une part, difficultés de trésorerie des usines de l'autre.

Le ministère a essayé de soulager les entreprises en souffrant. Par exemple, les retours de garantie et en augmentant les avances. Il est même allé au-delà de ce que permettent les règlements.

En outre M. Spinaise a réuni une commission interministérielle pour fixer les principes suivant lesquels devraient être revus les marchés en cours. Il y a deux catégories de marchés: ceux à longue échéance et ceux à court terme. Pour les premiers on a envisagé des avenants comportant des formules de variation de prix. Il est versé aux entrepreneurs un acompte supplémentaire qui correspond en fait à une avance.

M. le Président demande si, pendant la période de difficultés, les usines ont continué à fonctionner.

M. le contrôleur Gribest répond affirmativement. La réalisation du rendement a été soignée.

M. Chacicot Saint montre que les ouvriers travaillent moins

force qu'ils s'attendent à être maîtres de l'usine.

M. J. P. Rambaud montre que c'est là une question de gouvernement. Celui-ci n'a pas fait le nécessaire. En Europe on travaille à toute allure. En France c'est le contraire. Laisser se prolonger une situation pareille est un crime.

Il se fait l'interprète de la commission qui est fort mécontente de la situation de notre aviation, et fait donc connaître la situation internationale.

M. le président est convaincu que le ministre desine tenir ses promesses, mais il est gêné par la situation générale.

M. J. P. Rambaud rétorque qu'il y a des responsabilités engagées. On ne peut dissocier la responsabilité du ministre de l'air de celle du gouvernement, car les difficultés sont nées de l'action gouvernementale. Le ministre de l'air a donc sa part de responsabilité.

La séance est levée à midi.

Séance de commission du

vendredi 6 novembre 1936

La séance est ouverte à dix heures et demi, sous la présidence de M. Paul Bénazet.

Sont présents: M. M. Bénazet, Mahieu, Lemaire, Mousnier, Bergeon, Brasseur, J. Hirschauer, Chassaigne, Seris, Belmont, T. P. Rambaud, Farjon, Lucien Saint et Em. Roussel.

Préparation d'un questionnaire à soumettre au ministre de l'Air.

M. le président propose de dresser un questionnaire qui serait adressé à M. le ministre de l'Air et auquel il lui serait demandé de répondre d'une façon précise.

Etant donné les graves événements qui se déroulent dans les pays étrangers, le Parlement doit exercer son action d'une manière encore plus vive pour en vue de l'exécution des programmes prévus.

Le J. Hirschauer désire que le ministre soit interrogé sur les causes techniques de l'échec de la course Paris-Saigon, sur l'aviation populaire et sur les antennes.

M. de La Grange désire l'interroger sur les états de sortie des matériels et les prévisions pour les deux derniers mois de l'année, sur la réfection des armoires

de prix sur les prix de revient, et sur l'aviation mas-
chonde (ligne haussière). (généralisation).

M. Landier réclame une action immédiate du ministre
pour faire la lumière sur les informations de la presse au
sujet de livraisons d'éléments d'avions à l'Étranger,
sur l'aviation populaire et sur les groupements industriels
rationalisés. Une démarche devrait être faite par le
bureau de la C^{on} pour que le ministre ne règle rien avant
d'avoir rendu compte de ses intentions sur cette
dernière question.

M. J. P. Rambeaud rappelle que sur le programme de 1890 avions
prévus pour la fin de l'année, il n'y en a que 996 de
livrés. Il faut craindre un nouveau retard.

Il doit poser au ministre les questions suivantes:

1^{re} le nombre d'avions à livrer conformément au
contrat à la date du 3 nov. 1936; 2^{de} le nombre d'avions
effectivement fabriqués; 3^{de} le nombre d'avions livrés à
l'État; 4^{de} les formations militaires auxquelles ces
avions ont été rattachés.

M. le président insiste sur l'effort qu'il convient de
faire. Il montre, par des exemples, combien le
rendement des ouvriers a diminué dans les usines.

Ce qu'il faut, c'est renforcer l'autorité gouver-
nementale.

M. G. de La Grange rappelle que les premières usines
touchées par les grèves ont été les usines d'aviation.

Il serait criminel de ne pas remettre les choses en l'état.

Les Allemands en ce moment font un effort énorme pour leurs fabrications. Ils ont en ligne 2.000 appareils dont les deux tiers sont modernes. Chaque escadron de 9 appareils, lorsqu'il ne réside de 3 appareils, plus un volant de 3 autres au parc ou en montage dans les usines.

Ils ont pris en outre leurs précautions pour remplacer toute leur flotte de guerre en 15 jours.

C'est le problème ~~économique~~ industriel qui est à la base du problème aéronautique. Il s'agit de fournir, comme les Allemands, à la réorganisation de l'industrie. Le Gouvernement a reçu du Parlement une arme dangereuse, mais très forte : la nationalisation. Il n'a donc qu'à vouloir.

Les Anglais ont su agir en confiant le soin de ~~diriger~~ réorganiser leur industrie à un seul homme, un écossais ; et ils produisent à des centaines de milliers d'appareils, même aux Etats-Unis.

Sur la ligne transatlantique, la France se laisse dépasser et l'écluse de la course Paris - Saigon s'écroule des méthodes lamentables. Si l'on ne fait pas un gros effort, sur la ligne Europe - New-York, la France seule ne sera pas représentée.

M. le président ajoute que l'infrastructure ne sera pas prête.

M. Landier voudrait savoir si des Bloch 210 n'ont pas été livrés à l'Espagne.

M. le président fait remarquer qu'on ne peut exporter des appareils sans l'autorisation du ministère des affaires étrangères.

M. Chanasier croit que l'autorisation n'a pas été demandée.

M. Laurent Eyrac attire l'attention de la commission sur les retards dans la livraison des matériels. Il faut en outre prévoir le passage au programme de 1.500 avions. Tous les pays étrangers ont des programmes variant entre 1700 et 3.000 avions.

On peut se demander si la rationalisation, étant donné les conditions et les circonstances, ne va même activer les fabrications.

M. Landier craint qu'elle les paralyse.

M. Laurent Eyrac met en relief l'échec de la course Paris - Saigon et émet de doute sur l'utilité de la course Paris - New York.

M. Mahier craint qu'à la cadence actuelle des livraisons, le programme de 1000 avions ne puisse être réalisé fin décembre comme il avait été promis.

Il est à craindre qu'une rationalisation brutale comme celle à laquelle on procède ne paralyse encore les fabrications.

M. Bergeon souhaite savoir les mesures envisagées par le ministre après l'échec de la course Paris - Saigon.

M. Farjon fait toutes réserves sur les modalités de la rationalisation, qui semble faite avec une légèreté inconcevable. Le ministre doit venir devant la

commission et lui apporter les précisions les plus complètes.

M. Landier se demande pourquoi le ministre a imposé aux usiniers le travail de 40 heures sans même la sanction du décret. D'autre part il ~~donne~~^{cite} des faits ~~exemples de cas~~ desquels il résulte que l'on diminue dans les usines l'autorité et le prestige de la maîtrise. Le ministre doit venir s'expliquer au plus vite devant la commission car il s'agit de la défense nationale.

La commission décide de demander au ministre de l'air de venir devant elle mercredi 7 novembre à 9^h $\frac{1}{2}$

(La séance est levée à 11^h 15.)

Séance du vendredi 4 décembre 1936

La séance est ouverte à dix heures et demie sous la présidence de M. Paul Bénezet.

Sont présents: M. M. Bénezet, Mahieu, J. P. Ramchand, Viedland, Delthil, Bergeon, Manger, ^{et} Hirschman, E. Roussel, Lament-Eyraud, Farjon, Lanchier et de La Gange.

Fabrications de l'aviation

M. le président donne lecture d'une note écrite du ministre de l'Air en réponse aux observations de la commission.

M. Farjon proteste contre la présentation de la situation par le ministre. Il est inexact de dire que la cadence de sortie des avions est identique à la fin de l'année à ce qu'elle était au début. Dans le premier semestre il ne faut pas compter le mois de juin, entièrement paralysé par les grèves. On fait la moyenne de sortie des premiers mois s'élevait à près de 90 par mois. Cette moyenne est tombée énormément et le chiffre même pour décembre ne fait que reproduire la moyenne du début de 1936. La semaine de 40 heures est un leurre. Il y a bien de l'aviation que le rendement n'est encore en diminuant.

M. Delthil considère les affirmations optimistes du ministre comme ne correspondant en rien à la réalité.

M. de La Gange montre que la ^{nouvelle} moyenne de sortie pour l'année est de 38 appareils seulement. La moyenne allemande dépasse 200!

L'état de l'industrie est navrant. Les industriels de valeur sont découragés par les grèves successives. Quant aux autres, qui n'ont toujours rien que des subventions de l'Etat, ils sont heureux de la nationalisation, car ils ne demandent qu'à être

rachetés. On a en tort de se livrer à une expérience quand les circonstances s'étaient gravées. Les chiffres que l'on donne ne sont que des promesses. Ce qu'il faut, c'est changer de méthode si l'on ne veut pas courir à la pire des catastrophes; ce qu'il faut, c'est arrêter précisément notre industrie pour qu'elle soit en mesure de satisfaire aux besoins de la défense nationale.

M. Brasmeau montre que le Gouvernement devrait exposer d'une façon précise de quelle façon il a pu se servir de l'outil pendant une partie de ses mains, la rationalisation, pour instaurer en France une industrie florissante. Le ministre parle d'expériences supplémentaires: cette méthode est inapplicable en matière de prototypes et surtout même d'appareils de série. Il faut autre chose.

M. Landier estime que la rationalisation n'est pas responsable de la crise, mais il eût été meilleur qu'elle fût réalisée en période normale. Ce qu'il faut surtout, c'est que le Gouvernement gouverne.

Peut-être y aurait-il intérêt à faire venir le ministre devant la commission.

M. le g^{ral} Hrischaner propose que la Commission envoie une délégation visiter inopinément les usines pour vérifier si elles sont en état de combattre.

M. Laurent Eynac constate la baisse du rendement dans les usines. L'application prématurée de la semaine de 40 heures et certaines instructions ministérielles ont amené ce résultat. Or, à l'étranger, on augmente le programme d'aviation et on augmente le rendement de l'industrie.

Il faut prévoir aussi, en temps de guerre, une grande consommation de matériaux. On ne peut y faire que par une reorganisation de l'industrie. Or, en France, on n'a presque rien fait au point de vue de la mobilisation industrielle. Il est à craindre qu'en tant de peu de temps nous ne soyons pas en mesure de faire face aux exigences de la guerre. Le coefficient de l'industrie des Soviets serait de 10

par rapport à la France, celui de l'Allemagne de 7. Enfin il en suit de l'exécution de ces chiffres, notre pays est certainement très inférieur.

M. J. P. Rambaud constate qu'un certain nombre d'appareils n'ont pas été livrés à l'armée, mais ont été prélevés par les constructeurs: des Dewoitine 501, dont 7 ou 16 ont été livrés à la Libération; des Charie 46, dont 5 ont disparu; des Potez 540; des Potez 542.

Il est indispensable de procéder à une enquête sérieuse. Quant aux moteurs, le K-14 couvrant à la puissance de 750 ch. a été commandé à la puissance de 850.

Enfin est-il vrai que des Potez n'ont pu résister à l'épreuve de la pluie et du vent?

M. Mathieu pense que la rationalisation a été un gros erreur: on ne change pas de cheval en plein galop.

La sous-commission de contrôle a procédé sur place à un grand nombre de vérifications et elle poursuit son étude sans discontinuer.

M. Vieillefond a entendu dire que certains appareils avaient été livrés à l'étranger. En outre il est procédé parmi nos officiers et sous-officiers à un recrutement pour l'Espagne, et cela par l'intermédiaire d'un officier rattaché pour ordre au cabinet du ministre. C'est inadmissible.

M. de La Grange propose une abdication du ministre pour qu'il s'explique sur ce qu'il entend par la réorganisation de l'industrie aéronautique dans le cadre de la nationalisation.

Il est inadmissible, alors que la France manque de pilotes, qu'on occupe nos écoles avec des pilotes apparents - pilotes espagnols, comme à Bourges.

Il est regrettable que l'abdication du ministre par la commission de l'air de la Chambre ait été suivie d'un communiqué partiellement tendancieux.

M. Bergeron estime que le ministre devrait préciser pour quand la sortie des appareils.

Annuaire

La commission, à l'unanimité, charge son président d'adresser au ministre de l'Air, une lettre pour lui faire part des inquiétudes et des vœux de la commission.

Réunions de la commission

La commission, après un échange d'observations, décide de tenir en principe séance tous les mardis à 16 heures.

(La séance est tenue à midi.)

Séance du mardi 8 décembre 1936.

La séance est ouverte à 15^h⁴⁵ sous la présidence de M. Paul Benayot.

Présents, M. M.

M. le président soumet à ses collègues un projet de lettre au ministre pour lui faire part des observations de la commission sur les retards apportés à la réalisation du programme.

Après un échange d'observations, ~~on teste et~~ les ~~definitivement~~ termes de cette lettre sont adoptés.

Séance du lundi 21 décembre 1936

La séance est ouverte à 10 heures et tenue sous la présidence de M. Paul Benazet.

Sont présents: M. M. Benazet, de La Grange, Bergeron, L. Saint-Laurent Eyraud, Daniel Vincent, Emile Roussel, J. P. Rambaud.

Examen du projet de budget de l'Air.

M. de La Grange, au nom du ^{général} Hirschman, ~~prés~~ examine successivement les divers chapitres du budget du ministère de l'Air qui doit être soumis au Sénat au cours des prochaines séances.

Il note que la plupart des augmentations sont dues aux conséquences des lois sociales. Le budget passe de 913 millions à 1216 millions, compte tenu des dépenses d'armement qui sont inscrites dans un article de la loi de finances.

M. Laurent Eyraud, en ce qui touche l'aviation populaire, fait remarquer que les crédits ne visent l'entraînement des pilotes qu'jusqu'à 21 ans. Les subventions aux clubs étant supprimées, on risque de voir cet entraînement entravé à partir de cet âge.

M. de La Grange, au chapitre 22, fait remarquer que l'arsenal primitivement prévu à Orléans, est abandonné.

M. J. P. Rambaud estime que c'est là du gaspillage. 27 millions ont été dépensés pour l'organisation de cet arsenal. Ces millions sont jetés à l'eau. Il convient que la commission élève une protestation énergique contre de pareilles méthodes.

M. le contrôleur Corbin répond que le nouveau plan de stationnement de l'armée de l'air a conduit à installer des escales sur l'emplacement primitivement fixé à Orléans, mais que les dépenses déjà faites ne le seront pas en vain, la plupart des installations pouvant servir à la nouvelle organisation.

M. J. P. Ramband regrette que la décision ait été prise sans que le Parlement ait été consulté.

Il ajoute que la commission avait marqué sa volonté formelle de ne voir procéder à un remaniement des cadres de l'armée de l'air que trois mois après le vote de la loi. Or il résulte d'une note même du ministre que les mesures prises l'ont été avant cette date.

Il ajoute encore qu'un plan nouveau de répartition des forces a été adopté par le ministre. C'est toute une organisation nouvelle. On avait créé un commandement, des états-majors particuliers, ce qui ne menait pas sans porter atteinte à l'unité de commandement.

M. le contrôleur Corbin reconnaît qu'un décret a été pris créant des corps d'armée aériens.

M. J. P. Ramband regrette que de telles mesures aient été prises sans que les commissions compétentes aient été consultées.

M. le président propose de demander une audition au ministre.

M. J. P. Ramband préfère qu'une lettre soit d'abord envoyée. Sur sa réponse, la commission verra ce qu'il conviendra de faire. (Assentiment.)

~~Il~~ Ces modifications entraînent de nouveaux crédits: le Parlement n'a pas été consulté.

M. Camille Lyautey montre qu'il y a une orientation du ministère vers la création d'une armée de l'air entièrement autonome.

La commission charge son président de demander par écrit au ministre des explications détaillées.

(La séance est levée à midi.

Séance du 29 décembre 1936

La séance est ouverte à seize heures sous la présidence de M. Paul Bérenger.

Ordonnance de M. Pierre Cot, ministre de l'Air sur la situation des fabrications de matériels.

(Voir compte rendu sténographique aux annexes.)

1937

29

COMMISSION de l'Air.

(Nommée au scrutin de liste dans les bureaux le 2 février 1937.)

(36 membres.)

Président :

M. Paul BÉNAZET.

Vice-Présidents :

MM. BERGEON, MARTIN-BINACHON.

Secrétaires :

MM. MAUGER, A. de LA GRANGE.

Membres :

MM.
ARMBRUSTER.
Robert BELLANGER.
Robert BELMONT.
de BERNY.
René BESNARD.
BOIVIN-CHAMPEAUX.
BRASSEAU.
CHASSAING.
de COURTOIS.
DANIEL-VINCENT.
DELESALLE.
DELTHIL.
Marquis de DION.
Laurent EYNAC.
FARJON.
Louis GROS.

MM.
Général HIRSCHAUER.
LANCIEN.
Henri LAUDIER.
LEFEBVRE du PREY.
LE MOIGNIC.
Albert MAHIEU.
MONSSERVIN.
J. P. RAMBAUD.
RIO.
Emile ROUSSEL.
Lucien SAINT.
Emile SARI.
SCHRAMECK.
SÉNÈS.
VIELLARD.

Séance du jeudi 11 février 1937. 14 h. 30.

Présents : MM. Bénazet, président, Bergeon, vice-président, de la Grange, secrétaire, de Dion, général Hirschauer, Monsservin, Lefebvre du Prey, Saint, Farjon, Chassaing, Viellard, Brasseau, J.-P. Rambaud, de Berny, Laurent-Eynac.

M. le lieutenant-colonel Gigodot.

M. le président expose les raisons qui ont amené à reporter à l'après-midi l'heure de la réunion : la sous-commission de contrôle des fabrications a entendu le ministre, qui lui a donné des renseignements abondants et généraux. Par ailleurs, le ministre a répondu par écrit aux questions posées par divers membres de la commission et transmises par ~~MM~~
M. le président.

M. DE DION. rappelle que la question des moteurs à huile lourde n'avance pas ; il serait partisan de créer une commission spéciale qui s'occuperait de cette question.

M. LE PRESIDENT donne lecture de la réponse du ministre sur cette question des moteurs à huile lourde. Il en résulte que l'on procède à des essais qui sont assez avancés.

M. le marquis DE DION estime que les moteurs français marchent bien et qu'il n'est pas besoin de faire appel aux moteurs étrangers. Avant de faire des essais avec compresseur, on obtenait un plafond à 6.000 ; cela était suffisant pour monter les moteurs sur des avions.

M. LAURENT-EYNAC pense au contraire que le moteur allemand travaille déjà dans l'exploitation, ce qui n'est pas le cas des nôtres.

M. VIELLARD ne croit pas qu'il soit possible de prendre

une décision sur les propositions de M. de Dion après l'audition d'un rapport unique.

La question est renvoyée à une prochaine séance.

M. LE PRESIDENT propose de diviser les questions dont pourrait s'occuper la commission en quatre groupes : Matériel, personnel, infrastructure, défense passive.

M. CHASSAING rappelle qu'on avait décidé antérieurement de consacrer une séance à l'infrastructure ; il voit là une raison de lui donner la priorité.

M. LE PRESIDENT estime aussi que cette question est très importante car on fait des avions très lourds sans s'occuper des terrains.

M. LAURENT-EYNAC indique que l'infrastructure est une question de crédits et que le ministre des finances ne semble pas très empressé pour l'ordonnancement des dépenses. D'un autre côté, il demande que l'on parle de la "défense aérienne" plutôt que de "défense passive".

M. le général HIRSCHAUER précise que l'infrastructure ne doit pas commander l'avion, d'autant plus qu'on sait bien d'où l'on part mais qu'on ne sait pas où l'on atterrit. Les terrains ne doivent pas avoir des dimensions trop grandes. Enfin, une méthode d'invasion peut consister à attaquer les terrains ; il faut pouvoir combler rapidement les trous.

M. LE PRESIDENT signale qu'il a parlé de la question

dans l'Est et qu'un officier a envoyé un rapport intéressant sur la question.

M. le général HIRSCHAUER indique qu'il suffit de réparateurs de terrain pour commencer et d'un rouleau compresseur pour finir, le tout facile à abriter.

La prochaine séance aura lieu le jeudi 18, à 10 h., avec l'ordre du jour suivant :

1° Infrastructure ;

2° Défense aérienne.

La séance est levée à 15 h. 10.

-:-:-:-:-

54

COMMISSION DE L'AIR.

Séance du 18 février 1937.

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Paul Bénazet, président.

Présents : MM. Armbruster, Belmont, Bergeon, Brasseur, Chassaing, Delthil, général Hirschauer, Laurent-Eynac, Laudier, Mauger, Rambaud, Roussel. etc.

INFRASTRUCTURE. M. le président rappelle que la commission a demandé qu'une large part soit réservée à l'infrastructure dans le programme des grands travaux ; elle avait prévu 400 millions pour les terrains militaires et 400 millions pour les terrains mixtes ou civils ; M. le président a adressé une nouvelle lettre au président du conseil lors de la formation du Gouvernement et il lui a été répondu quelques jours après qu'une somme de 1400 millions était destinée à parfaire l'infrastructure. Malgré cette promesse, les dotations sont toujours insuffisantes. M. le président propose de demander à M. Haguénau, directeur des constructions aériennes, de venir exposer la question.

M. Laurent-Eynac souligne qu'il s'agit d'une question d'équipement en général et non pas seulement d'infrastructure. En dehors des 1800 millions de subventions aux collectivités pour l'aménagement des terrains, 700 millions sont prévus sur le plan des grands travaux et environ 800 millions dans le programme de l'aviation militaire, échelonnés sur quatre années. Il faudrait obtenir des précisions sur les conditions dans lesquelles se réalise l'aménagement des bases militaires, qui est urgent. Il y a seulement à l'heure actuelle une inscription de ~~220~~ 300 millions. Pour le programme civil, on peut concevoir de plus grandes inquiétudes encore, ~~xxxx~~ l'exécution du programme des grands travaux dépendant de la cadence suivant laquelle le ministre des finances accordera des crédits.

Il y aurait lieu également, expose M. le président, de rechercher où en est l'exécution du plan de desserrement qui a été établi par l'état-major général il y a trois ans et dans lequel on prévoyait 210 terrains ; on pourrait demander à M. Haguénau de venir avec un membre de l'état-major général ; le Parlement étant unanime sur la nécessité de ne rien épargner pour la défense nationale, on pourrait demander que les dépenses relatives à l'infrastructure soient insérées dans les crédits globaux de la défense nationale.

Puisque l'argent manque, il faut, selon M. Delthil, insister seulement sur ce qui est indispensable, c'est-à-dire le port aérien de Paris et les besoins de l'armée ; il faudrait aussi mettre fin aux compétitions locales.

Ce qui est indispensable, conclut M. Laurent-Eynac, c'est d'abord le programme militaire, au moins pour la première tranche. Sur les 4 milliards du budget du ministère de l'air, on pourrait demander, puisqu'un demi milliard environ concerne l'infrastructure militaire, quel sera le programme d'exécution de ces travaux d'infrastructure ; d'autre part, en matière de grands travaux, on pourrait demander un ordre de priorité pour le grand port aérien transatlantique.

Après des observations de M. le général Hirschauer sur les divers éléments dont il faut tenir compte quand on parle de terrains d'atterrissage (liaison entre l'aérodrome et le centre de la ville voisine, liaisons téléphoniques, assèchement, drainage, installation du personnel, éclairage, T.S.F., gardiennage, servitudes, lignes télégraphiques et téléphoniques, à enterrer aux environs, lignes de transport de force qui pourraient être signalées par un éclairage rouge prélevé sur le courant), la commission décide de demander à M. Haguenau de venir devant elle jeudi prochain.

DEFENSE AERIENNE.

M. le président signale la nécessité d'une direction autonome qui prenne en main la question de la défense aérienne du territoire ; on pourrait demander au général Keller, plus spécialement chargé de cette question, de venir faire un exposé sur l'état de la défense passive.

M. Laurent-Eynac voudrait appeler l'attention du ministre de l'air sur la nécessité d'unifier les efforts pour la défense aérienne, qui ne se limite pas à la défense passive. On a essayé de remédier au manque d'unité par la création d'une inspection générale de la défense aérienne, actuellement au ministère de l'air, mais qui ne lui appartient pas en propre et résulte d'une délégation de la présidence du conseil ; le ministre de l'air n'a pas le pouvoir de décision. L'unité n'est réalisée entre les ministères de la défense nationale, ni pour le temps de paix ni pour le temps de guerre ; la défense passive proprement dite est sous l'autorité du ministre de l'intérieur, qui se refuse à céder quoi que ce soit de ses attributions. La liaison entre les ministères est assurée par le préfet adjoint à l'inspecteur général de la défense aérienne. Une autorité unique de décision vaudrait mieux.

M. Bergeon réclame la création d'un organisme d'étude, d'une section technique munie d'un laboratoire et adjointe à l'inspection de la défense aérienne qui ferait des recherches sur la protection des denrées alimentaires contre les gaz toxiques, par exemple, et s'efforcerait d'améliorer la technique de la protection collective et individuelle, la détection, la neutralisation, la désinfection.

M. Rambaud regrette qu'on n'ait pas procédé à des exercices pratiques, surtout en matière de signalisation ; la défense aérienne est inexistante dans les départements par suite de la ~~xx~~ carence du ministère de l'intérieur. Il faut obtenir qu'un ministère militaire soit chargé de la défense active et passive du territoire, quelles que soient les réactions du ministère de l'intérieur.

M. Roussel appuie ces observations.

M. Delmont ajoute qu'il faut donner aux maires des petites communes des moyens de coercition leur permettant d'organiser la défense passive et particulièrement la dispersion.

M. Armbruster expose ce qui a été fait à Troyes, où un comité privé s'est constitué, d'accord avec le préfet et le maire.

Pour M. le général Hirschauer, le meilleur moyen de prévenir une attaque aérienne est d'annoncer des représailles foudroyantes.

M. le président donne lecture d'un document sur l'organisation de la défense passive en Allemagne.

M. Laurent-Eynac conclut à la nécessité de réunir les moyens de défense aérienne entre les mains d'un des ministres de la défense nationale. Pour la défense passive, tout est à faire ; le ministère de l'intérieur a bien d'autres préoccupations.

M. Laudier propose de confronter dans une prochaine séance les ministres de l'air et de l'intérieur pour aboutir à un organisme unique.

M. Rambaud ne pense pas que cette confrontation puisse donner un résultat utile. Il vaudrait mieux faire connaître au Gouvernement les desiderata de la commission.

Après des observations de M. Mauger sur la question des masques à gaz, de MM. Roussel et Laurent-Eynac sur les ballonnets de protection, de M. Bergeon sur le décret du 24 mars 1936 qui charge le ministre de l'air "d'étudier, de coordonner, de proposer", mais qui ne lui donne aucun pouvoir de décision, la commission se met d'accord sur le texte suivant, adopté à l'unanimité :

"La commission de l'air, considérant l'impérieuse nécessité d'unifier ~~xx~~ et de renforcer sans délai les moyens de la défense aérienne, à l'image de ce qui a été fait à l'étranger, invite le Gouvernement à rassembler la totalité des moyens de défense sur l'ensemble du territoire - défense passive et défense active - entre les mains d'un des ministres chargés de la défense nationale.

"La commission estime que, dans l'état actuel de l'organisation de la défense aérienne, le ministre de l'air est particulièrement qualifié pour assumer cette tâche essentielle. Il suffit à cet effet de lui conférer les pouvoirs de décision et d'exécution, complément naturel du décret du 24 mars 1936.

"M. Paul Bénazet, président de la commission, a été chargé de remettre sans retard ce texte à M. le président du conseil."

— ● — ● — ● — ● — ● — ● — ● — ● — ● — ● — ● —

COMMISSION DE L'AIR.

Séance du 25 février 1937.

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Paul Bénazet.

Présents : MM. Armbruster, Brasseur, Bergeon, Chassaing, de Berny, Delthil, de Dion, Farjon, général Hirschauer, Laudier, Mauger, Monsservin, Rambaud, Viellard.

M. le contrôleur général Haguenau, M. le général Aubé, M. le lieutenant-colonel Gigodot.

DEFENSE AERIENNE DU TERRITOIRE.

M. le président donne connaissance d'une lettre du général Gamelin, déclarant qu'il s'appuie sur les textes qui ont force de loi et que le commandant ^{en chef} doit continuer à diriger l'ensemble des moyens de défense ; il ajoute qu'il reste à organiser les rapports et liaisons. M. le président estime que toute la question est là : ce qui importe, c'est de définir les attributions de chacun. Dans ces conditions, un accord entre les états-majors des trois armes pourra vraisemblablement être réalisé. Une réponse a été faite à M. le général Gamelin dans ce sens.

Peut-être pourrait-on créer une subdivision de l'artillerie, comme il existe l'artillerie coloniale ?

Ce n'est pas l'avis de M. LE GENERAL HIRSCHAUER, qui a souffert de la subordination du directeur de l'aéronautique à l'artillerie et a été partisan de la création d'un ministère indépendant. D'ailleurs, le ministère de la guerre est déjà débordé par ses attributions propres. Il faut mettre matériel et

58

personnel à la disposition des forces combattantes, mais pour des buts bien déterminés : l'aide tactique (reconnaissance à courte portée) et l'aide stratégique (reconnaissance, bombardement et même combat à longue portée).

M. RAMBAUD estime qu'il s'agit plutôt d'une question de Gouvernement que d'une question de commission ; la commission désire que la défense aérienne soit assurée, elle a pensé que le ministère de l'air lui semblait qualifié pour cela, mais est prête à examiner toutes les suggestions. Il y a à protéger les populations, et il est possible que le ministère de la guerre, grâce à ses commandements territoriaux, soit mieux outillé pour cela que l'Air ; mais le Gouvernement doit charger un ministre de l'organisation de la D.A.T.

M. LE PRESIDENT fait ressortir que l'intérêt de la dernière séance a été de poser le problème et d'amener les généraux en chef à essayer de s'entendre.

M. BRASSEAU rappelle que certaines questions purement civiles (distribution de masques, évacuations) ne sont pas au point.

M. VIELLARD signale que, dans l'Est, les commissions départementales ne reçoivent pas du ministère de l'intérieur les instructions qu'elles demandent ; il cite des exemples frappants qui montrent la difficulté ou l'impossibilité qu'auront les maires à remplir leur tâche. Il pense qu'en tout cas la D.A.T. doit être retirée au ministère de l'intérieur.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER croit que celui-ci a quand même son mot à dire. D'autre part, dans le cas d'attaque brusquée, en

particulier contre Paris, le commandement de l'armée de terre aura assez à faire à la frontière sans qu'on lui donne des responsabilités supplémentaires.

M. BERGEON. constate que la commission a demandé qu'on donnât au ministère de l'air des pouvoirs de décision et d'exécution pour assurer la mise en oeuvre du décret du 23 mars 1936. Il ne faudrait pas donner l'impression de flotter. Comme l'a dit M. le général Hirschauer, on ne peut donner au général Gamelin une tâche supplémentaire.

La D.A.T. comprend une partie active qui appartient au ministère de l'air et une partie passive à laquelle manque la coordination ; un pas vient d'être fait dans ce sens par la désignation d'un préfet qui s'occupera de l'organisation de la défense passive dans les communes sous la haute direction du ministère de l'air.

M. DE DION signale l'intérêt qu'il y aurait à profiter des travaux souterrains exécutés dans certaines villes de France pour faire des abris.

M. LE CONTRÔLEUR GÉNÉRAL HAGUENAU et M. LE GÉNÉRAL AUBÉ donnent un certain nombre de renseignements et M. LE PRÉSIDENT les remercie.

La séance est levée à midi.

-:-:-:-:-

600

IMPORTANTE AUDITION DU MINISTRE DE L'AIR
SUR LA QUESTION DE L'INFRASTRUCTURE AERIENNE

La COMMISSION DE L'AIR s'est réunie le 4 mars sous la Présidence de M. Paul BENAZET.

Le Ministre a fait connaître les grandes lignes du programme qu'il compte appliquer, non seulement en 1937 mais également pendant les années suivantes, pour tenir compte des besoins de la Défense Nationale et également de ceux de la défense civile en ce qui concerne l'organisation de l'infrastructure aérienne.

Il a ensuite répondu aux questions qui lui avaient été précédemment posées par écrit et fourni les précisions qui lui étaient demandées par MM. Armbruster, Brasseur, Mahieu, Bergeon, Farjon, Laurent Eynac, Chassaing, Mauger, Emile Roussel, et Robert Belmont.

La Commission a été unanime à approuver les déclarations de M. Pierre COT et a décidé de consacrer sa prochaine séance à l'étude de la défense aérienne du territoire.

(Voir compte-rendu sténographique aux annexes.)

670

Séance du jeudi 11 mars 1937

oooooooooooo

La séance est ouverte à 10 h. 30 sous la présidence de M. Bénazet.
Sont présents : MM. Laurent Eynac, Mauger, Bergeon, Roussel, Brasseur, Monsservin, Armbruster, Rambaud et Judet.

A l'ouverture de la séance, un officier envoyé par le général Gamelin, à la demande de M. le Président, résume l'accord intervenu entre les deux Etats-Majors de la guerre et de l'air pour l'organisation de la défense aérienne du territoire. Puis M. le Président relate les circonstances dans lesquelles cet accord a été conclu, à l'issue d'une entrevue qu'il avait provoquée entre les généraux Gamelin et Féquant, entrevue à laquelle assistait également M. Guy la Chambre, président de la commission de l'armée de la Chambre des Députés.

M. Laurent-Eynac remercie M. le Président de ses démarches. Il pense toutefois qu'on n'a pas encore abouti à quelque chose de précis et qu'on a simplement consolidé le système actuel de l'inspection générale, c'est-à-dire d'un organisme qui n'a aucun pouvoir de décision.

M. le Président répond qu'un immense progrès a tout de même été réalisé. Il reste évidemment à organiser la coordination des deux ministères mais l'accord des généraux en chef est acquis, ce qui est beaucoup, surtout si l'on songe que le président de la commission de l'armée de la Chambre s'est élevé avec véhémence contre la solution préconisée par la commission de l'air du Sénat, ce qui n'a pas empêché le général Gamelin de se rallier à la thèse soutenue par cette dernière commission. On enverra au général Gamelin la sténographie des déclarations faites au début de la séance par l'officier qu'il a envoyé, on lui demandera s'il est bien d'accord sur ce texte et on cherchera ensuite à triompher de l'opposition ou de la résistance qui pourrait venir des ministères.

Quoi qu'il en soit, reprend M. Laurent Eynac, la commission devra être mise en face de textes précis. Le général Gamelin n'a pas qualité pour abandonner au ministère de l'air la défense du territoire en temps de paix, qui relève actuellement du ministère de l'intérieur. Le but reste toujours de donner au ministre de l'air des pouvoirs de décision et d'exécution. A défaut du ministère unique de la défense nationale préconisé par le maréchal Pétain, le ministre de l'air est tout désigné pour détenir ces pouvoirs. C'est pourquoi la commission, dans ses conclusions du 15 février, avait dit : " Dans l'état actuel de l'organisation de la défense aérienne ... " D'autre part, pour le temps de guerre, on ne peut plus se contenter de la division du ciel métropolitain en zones distinctes. Les avions modernes passent d'une zone à l'autre en quelques minutes, rendant inefficaces les transmissions d'Etat-major à Etat-major. Il y a là un fait nouveau qui va faire éclater les vieilles organisations.

Pour ce qui est des attributions du ministère de l'intérieur, M. le Président reverra le directeur de la sûreté générale, qui est disposé à se rallier à la solution envisagée par la commission de l'air. Il y a là des organisations un peu fragmentaires qu'il faudra grouper et placer sous l'autorité du ministre de l'air. Quant à la question de la défense du " ciel occidental " au moment des hostilités, c'est sur ce point principalement que M. le Président a attiré l'attention des deux chefs d'Etat-major en se faisant l'écho des observations présentées par M. Laurent Eynac sur l'impossibilité de s'en tenir à des zones aériennes distinctes, relevant de diverses autorités. On s'achemine rapidement vers une solution.

M. le Président donne lecture d'une note sur l'organisation de la défense anti-aérienne passive en Allemagne.

M. Mauger demande qu'il soit fourni des renseignements sur ce qui a été fait pour les masques à gaz.

M. Rambaud signale qu'une exposition de la défense passive se tient

actuellement à Paris.

M. le Président en a été avisé. Il y a envoyé un secrétaire. D'après les premiers renseignements obtenus, il semble qu'il soit possible d'organiser la défense passive par îlots de maisons, avec local étanche.

M. Laurent Eynac demande qu'il soit fourni un compte-rendu de cette exposition.

M. le Président informe la commission que M. Daniel-Vincent, président de la commission de l'armée, a demandé aux présidents des commissions de la marine et de l'air de se rencontrer avec lui vendredi prochain 19 mars pour examiner la suite qu'il convenait de donner à l'interpellation de M. Jaquy sur l'organisation de la défense nationale et s'entendre sur les directives à indiquer au gouvernement. Le jeudi suivant M. le Président mettra la commission au courant de cet échange de vues et on pourra envisager ensuite une réunion commune des trois commissions.

M. le Président propose de nommer un rapporteur qui s'occuperait, pour ce qui concerne l'armée de l'air, de la question de la mobilisation industrielle dont est saisie la commission de l'armée et qui a fait l'objet d'un rapport de M. Meunier. M. Laurent Eynac est désigné comme rapporteur.

La séance est levée à midi.

22

COMMISSION DE L'AIR.

Séance du vendredi 19 mars 1937.

La séance est ouverte à 15 h. 30 sous la présidence de M. Paul Bénazet.

M. BRASSEAU est désigné comme rapporteur du projet N° 110, prévoyant des sanctions pénales pour les infractions aux dispositions concernant le fonds de prévoyance de l'aéronautique marchande.

M. LE PRESIDENT signale que les présidents des commissions de la défense nationale ont été réunis par M. Daniel-Vincent au sujet de la proposition Jacquy et de la cohésion à obtenir entre les trois états-majors. Pour M. Daniel-Vincent, le mieux serait d'avoir un ministre de la défense nationale avec trois coadjuteurs pour la guerre, la marine et l'air. On préparerait ainsi, dès les temps de paix, la répartition des crédits et un rudiment d'organisation de la défense en temps de guerre. Si la conduite de la guerre est affaire de Gouvernement, la conduite des opérations est purement militaire et la coordination doit être recherchée par avance ; jusqu'ici, la défense nationale unique a été organisée de façon horizontale, son ministre devait s'occuper de tout ; il faudrait qu'il s'occupât seulement de répartir entre les ministères utilisateurs les effectifs, les crédits, les matières premières, ces ministères s'occupant des détails eux-mêmes.

En vue de la coordination, on a créé le comité permanent de la défense nationale et le centre des hautes études militaires, mais il faut une direction unique.

Cette direction n'a pas existé pendant la guerre, la marine restant indépendante, ce qui n'avait alors de très gros inconvénients, et l'armée de l'air n'ayant pas encore son importance actuelle.

A la réunion des trois présidents, M. Bergeon, qui remplaçait M. Rio, président de la commission de la marine, a pensé que cette solution d'un ministre unique risquait de donner à celui-ci trop de pouvoir et qu'il ne fallait pas trop innover.

Un rapporteur pourrait être nommé dans chaque commission et l'on aboutirait à un accord, après discussion, vraisemblablement.

M. LAURENT-EYNAC croit qu'il faut rechercher une organisation qui, malgré une certaine subordination, ne semble pas considérer une arme comme de seconde zone. Mais un ministre supérieur serait chargé de répartir les crédits et les effectifs, d'assurer la mobilisation industrielle, le ravitaillement en carburants. M. Daladier a déclaré en somme que l'on ferait cela à la mobilisation, mieux vaut le faire dès le temps de paix. Mettre le président du conseil à la défense nationale ne semble pas une bonne solution ; de même, il ne faudrait pas de sous-secretsaires d'Etat, mais des ministres.

M. DE LA GRANGE se demande comment les choses pourront fonctionner, étant donné nos habitudes, s'il y a trois ministres. Dans les autres pays où le problème a été résolu, il l'a été non sur le plan politique mais sur le plan militaire ; les déclarations faites sur ce sujet par le maréchal Blomberg sont très nettes.

L'Angleterre est également en période de réorganisation. M. Churchill estime que les bateaux sont en général bien protégés contre les attaques par avions, mais qu'il n'en est pas de même des colonnes motorisées.

Il y a donc un ensemble de questions qui devraient être étudiées spécialement. Il existe bien des conférences, mais elles sont insuffisantes. Il faudrait créer une académie semblable à celle qui existe en Allemagne.

Un deuxième pas serait le commandement unique interarmées. Il s'impose et doit être préparé dès le temps de paix. Enfin, la mobilisation industrielle soulève des problèmes de main-d'oeuvre, de ravitaillement, de surfaces couvertes.

On peut ajouter que l'étude des lignes de communications maritimes est d'autant plus essentielle que l'Amérique fournira à ceux qui viendront chercher des matières premières chez elle.

M. RAMBAUD pense que, même si on réalise l'unité de commandement militaire, il faut l'unité politique, pour que le chef suprême des armées soit sous la domination d'un ministre. Les deux créations ~~xxxxxxx~~ doivent donc être simultanées et on peut même dire que le commandement unique est la conséquence du ministère unique pour la défense nationale. Le ministre unique devrait être désigné par la loi, ce pourrait être le vice-président du conseil.

Après le 6 mars 1936, on avait décidé de nommer des délégués dans chaque commission pour étudier ce problème.

M. LE PRESIDENT signale qu'il y a eu des difficultés extraparlémentaires.

M. MAHIEU estime que toutes les questions s'enchaînent. L'unité de commandement n'est pas possible entre les mains d'un militaire ; il faut une coordination. Quelle que soit la puissance de l'armée de l'air, l'infanterie gagnera la guerre. Or il se pose une grave question d'effectifs : l'air va avoir besoin d'enlever à la guerre 15.000 à 20.000 hommes de plus, avec le plan des 1500. Le ministre de la défense nationale doit avoir les pouvoirs de répartition nécessaires et son état-major doit comprendre des officiers des trois armées. La marine est d'ailleurs un peu à part ; d'autre part, on peut se demander s'il ne devrait pas y avoir un ministère de l'armement.

La marine pourrait avoir son aviation propre. En temps de guerre, l'armée de l'air devrait exécuter les missions que le général commandant en chef des troupes de terre lui donnerait.

M. BERGEON croit que le commandement unique est séduisant, mais qu'il convient d'aborder cette question avec prudence. Le maréchal Foch n'exerçait son commandement que sur les armées de terre d'un seul théâtre d'opérations et la prochaine guerre serait probablement une guerre de coalitions nécessitant une liaison entre pays. Il n'est pas besoin d'un militaire à la tête du commandement unique, il serait incompetent pour deux branches sur trois.

M. LAUDIER signale des difficultés auxquelles se heurtera la mobilisation industrielle et donne l'exemple de Bourges où l'on ne pourra trouver ni les surfaces couvertes, ni les abris ni les logements nécessaires.

Le rapport sur cette question de la coordination et les questions connexes est confié à M. Laurent-Eynac.

M. LAURENT-EYNAC demande que le rapport sur la mobilisation industrielle lui soit retiré. Ce rapport est confié à M. de la Grange.

M. LE PRESIDENT donne lecture d'une déclaration faite par le commandant Vauquelin au nom du général Gamelin, de laquelle il résulte que c'est le ministère de l'air qui doit coordonner la défense passive. L'état-major général interviendra dans ce sens ~~xxxxx~~ auprès du ministère de l'intérieur.

M. LAURENT-EYNAC estime que rien de précis n'est obtenu.

M. MAHIEU croit qu'en temps de paix c'est plutôt le ministère de l'intérieur qui peut agir sur les communes ; en temps de guerre, ce pourrait être un général.

M. LAURENT-EYNAC distingue la défense passive, qui est au ministère de l'intérieur et que l'on peut penser mettre à un ministère militaire, et la défense active, dont la majorité des moyens doivent être attribués au ministère de l'air. Si on crée trois zones, comme les avions passeront rapidement de l'une à l'autre on arrivera toujours trop tard. L'unité devrait même être réalisée avec la Belgique et l'Angleterre.

M. LE PRESIDENT essaiera d'obtenir un accord écrit.

En ce qui touche les fabrications, il constate que, dans les usines, des considérations politiques influent sur le travail

des ouvriers, sur leur recrutement, et qu'il faut regretter que l'autorité gouvernementale ne s'exerce pas pour permettre aux ouvriers et techniciens qui le veulent de travailler. Des dispositions légales ont été votées pour que l'on puisse demander au pays des sommes considérables pour la défense nationale ; d'autre part, des programmes ont été votés qui sont loin d'être réalisés. La commission doit demander au Gouvernement d'agir.

M. LAUDIER. Il faut demander au Gouvernement de gouverner

A l'unanimité, la commission vote la résolution suivante

"La commission de l'air, inquiète du ralentissement de la production dans les usines aéronautiques ;

"Appelle l'attention du président du conseil et du ministre de l'air sur les risques qui découlent de cette situation;

"Invite le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour assurer l'exécution rapide des fabrications prévues, conformément aux programmes adoptés par le Parlement ;

"Et charge à l'unanimité son président de se faire, auprès du Gouvernement, l'interprète de l'émotion de la commission

La séance est levée à 16 H. 30.

-:-+:-:-:-:-

69

Séance du vendredi 30 avril 1937.

La COMMISSION de l'AIR s'est réunie le VENDREDI 30 AVRIL sous la présidence de M. Paul BENAZET.

A la suite d'une discussion à laquelle ont participé M.M. LAURENT-EYNAC, de la GRANGE, le Général HIRSCHAUER, LEFEBVRE DU PREY, MARTIN-BINACHON et RAMBAUD, elle a rédigé un questionnaire portant principalement sur les cadences de fabrication des matériels aéronautiques du nouveau programme. Ce questionnaire sera remis par les soins du président au ministre de l'air, qui sera prié d'y répondre avant la rentrée du Sénat.

La Commission a décidé de consacrer une séance spéciale dans le courant du mois de mai, à l'étude de l'important problème de la traversée de l'Atlantique nord.

(²Questionnaire pages suivantes.)

Seuls présents: les commissaires cités plus hauts.

20

Paris, le 2 mai 1937.

Monsieur le Ministre,

Dans sa séance du 30 avril 1937, la commission sénatoriale de l'Air a manifesté le pressant désir d'être parfaitement éclairée sur la situation de l'Armée de l'Air aussi bien en ce qui concerne le matériel qu'en ce qui concerne le personnel.

En conséquence, mes collègues m'ont chargé de vous faire parvenir le questionnaire détaillé ci-dessous qui mentionne les points sur lesquels ils désireraient être particulièrement informés :

MATERIEL

1°- Quelle a été du 1er janvier au 30 avril 1936 et du 1er janvier au 30 avril 1937 la cadence de sortie des matériels avions et moteurs ?

2°- Quel est au 30 avril le nombre d'avions du plan des 1.023, du plan des 1.500, du plan quinquennal en service dans les formations de l'Armée de l'Air ?

Combien d'entre eux sont en état d'entrer sur l'heure en campagne ?

3°- Si l'on considère l'ensemble des formations de l'Armée de l'Air, combien d'entre elles sont actuellement équipées en matériel moderne mentionné au paragraphe précédent et combien le sont en matériel "ancien" ?

4°- Quelle est la répartition des appareils modernes et anciens entre la Métropole et les Colonies ?

5°- Quelles sont les commandes passées au titre du plan des 1.500 ?

Quels sont les délais de livraison prévus et, devant la cadence très rapide des sorties de matériel aérien en Europe Centrale, n'estimez-vous pas nécessaire de réduire ces mêmes délais ?

Quels moyens croyez-vous nécessaire d'envisager pour arriver à cette fin ?

6°- Quel est l'état actuel de la livraison, de la mise au point et du ravitaillement en munitions des armements modernes, canons, mitrailleuses et bombes ?

7°- Quel est l'état actuel de la nationalisation des industries aéronautiques ?

.....

La nationalisation des industries des moteurs a-t-elle été poursuivie dans les mêmes conditions que celle des industries d'avionnerie ?

Quels crédits ont été engagés et dépensés à cet effet ?

Quels crédits sont à prévoir pour terminer le programme de nationalisation ?

8°- Quel a été le prix de revient des principaux types d'avions pendant les trois premiers mois des années 1936 et 1937 ?

9°- La création d'une aviation d'intervention contre les troupes à terre a-t-elle été envisagée ?

Le ministère de l'Air peut-il tirer des déductions intéressantes sur cette question à la suite des événements d'Espagne ?

Ces préoccupations nous amènent à vous demander ce que vous pouvez savoir sur la situation de l'aviation allemande aux deux points de vue suivants :

- a) Nombre d'avions en service dans les formations.
- b) Cadence de sortie des appareils et surtout valeur militaire de ceux-ci si on les compare avec le matériel français moderne.

PERSONNEL

Personnel Civil -

a) Dans ma lettre en date du 9 décembre 1936, je vous demandais déjà au nom de la commission si le Gouvernement envisageait la possibilité de déroger temporairement à l'application de la loi de 40 heures dans les établissements civils et militaires, usines et bases d'aviation, travaillant pour la défense nationale.

Il apparaissait en effet, à mes collègues, que les besoins de notre Armée de l'Air étaient pressants pour justifier et même nécessiter une telle mesure.

Nous aimerions savoir quelles dispositions vous avez pu être amené à prendre dans ce sens.

b) Comme nous le demandions également à la même époque quelles mesures ont été prises :

- pour renforcer l'autorité du personnel de maîtrise des unines ;
- pour rendre le travail plus productif ;
- pour permettre la continuité de la production et du rendement en cas de cessation du travail.

.....

Personnel militaire -

L'Armée de l'Air devant passer de 1.000 à 1.500 avions, quelles formations nouvelles ont été créées et comment le personnel existant a-t-il été réparti entre les différentes unités ?

A quelle cadence s'effectue actuellement l'augmentation des effectifs ; le chiffre de 10.000 hommes de troupes suffit-il à la réalisation complète du plan des 1.500 ?

La commission sénatoriale de l'Air espère que vous voudrez bien répondre à ces différentes questions avant la reprise des travaux du Séant.

En vous remerciant à l'avance pour cette diligence, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

75

COMMISSION DE L'AIR

Séance du mardi 25 mai 1937.

La séance est ouverte à 15 h. 30 sous la présidence de M. Paul Bénazet.

Présents : MM. Armbruster, Bergeon, Chassaing, de Berny, Farjon, le général Hirschauer, de la Grange, Laurent-Eynac, Laudier, Mahieu, Mauger, Rambaud, Sénès.

M. de la GRANGE fait l'historique des études sur la liaison aérienne entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

C'est au printemps 1934 que la mission dont il faisait partie avec M. Couhé et le commandant Sala de l'aviation maritime a été envoyée aux Etats-Unis par le général Denain ; elle exposa à la commission interministérielle américaine présidée par M. Roper, secrétaire au commerce, que l'entente entre les gouvernements était nécessaire pour empêcher une concurrence stérile, qui ne permettrait pas à l'exploitation d'être rémunératrice. Le gouvernement américain posa en principe que la porte ne devait être fermée à aucun pays et que 50 % du trafic devaient lui être réservés, le reste étant réparti entre les nations européennes, principalement la France et l'Angleterre. La délégation française crut pouvoir agréer à ces conditions. Malheureusement, ce n'est que longtemps après que le contact avec l'Angleterre fut recherché. Celle-ci nous fit attendre le retour de sa propre mission et, en janvier 1936, fit savoir qu'elle avait un accord avec les Etats-Unis ; mais cet accord ne visait que le dernier maillon des lignes impériales, la ligne Irlande-Canada, avec prolongement vers les Etats-Unis, voie impraticable pendant une grande partie de l'année tant que n'existeront pas d'avions stratosphériques.

Le général Denain décida alors de constituer une société où prendraient place des représentants d'Air-France, apportant la connaissance aéronautique, et de la Transatlantique, avec ses services commerciaux. Une mission composée de M. Schneider, d'Air-France, de M. Morain de Lynclays, représentant de la Transatlantique à New York, et de M. La Grange obtint l'assurance que les Anglais n'avaient pas de monopole postal, mais uniquement un droit d'amérissage et de survol qui ne serait d'ailleurs refusé à personne. A ce moment, M. Déat ayant remplacé le général Denain au ministère de l'air, la mission reçut des instructions contradictoires et dut revenir après avoir obtenu le droit d'amérissage pour les vols d'essais. La société d'études dont le général Denain avait décidé la création a été fondée il y a huit jours seulement. Il faudrait qu'elle fut habilitée le plus rapidement possible pour traiter avec les Panamerican Airways et avec les Impérial Airways.

Les questions qu'elle aura à traiter sont nombreuses et importantes. La première qui se pose est celle de la sécurité ; pour l'assurer, il faut des services de météorologie et de radio-guidage, pour lesquels les Américains ont fait sur leur territoire de gros efforts.

4 voies sont possibles pour la traversée.

La voie du Nord, qui comporte les traversées maritimes les plus courtes mais sont rendues impraticables 9 mois sur 12 ;

L'arc de plus grand cercle qui donne la plus courte distance totale, mais c'est la voie la plus incertaine car les conditions météorologiques y sont souvent très mauvaises.

La voie du 40^e parallèle, reliant le sud du Portugal à Charleston et passant au nord des Açores et des Bermudes ;

Enfin, la ligne Lisbonne, Açores, Bermudes, New York est la plus sûre mais la plus longue ; or, il vaut mieux ne pas allonger le trajet puisqu'on cherche à concurrencer les lignes maritimes qui sont desservies par des bateaux de plus en plus rapides.

A une question américaine, la mission française avait répondu que nous comptons utiliser la voie directe, mais le sentiment de M. de la Grange est qu'il faut pouvoir utiliser les 4 voies pour organiser un service régulier, toutes les 4 n'étant jamais interdites en même temps par de mauvaises conditions météorologiques.

La complexité du problème rendant nécessaires de fortes dépenses, il faut que chaque pays y contribue suivant la proportion d'avions qu'il affectera à la traversée. Le système météorologique dépendrait du reste pour beaucoup des Américains puisque les vents d'ouest sont dominants, sauf sur l'arc de plus grand cercle où il y a des dépressions spontanées. Notre O.N.M. est bien organisé, mais il faudrait lui donner des fonds.

Les études ont montré que le projet des îles flottantes devait être abandonné, mais il faut assurer la sécurité en établissant un système de patrouilles assuré par des navires outillés spécialement, qui resteront en contact avec les avions d'une part, avec les services météorologiques d'autre part et serviront de phares pour le radio-guidage des avions en même temps que de station de dépannage et de sauvetage.

En ce qui concerne le point d'aboutissement de la ligne, les Américains pensent que la France est tout indiquée, car elle est la plaque tournante des relations européennes. Mais si nous

avons un plan d'eau excellent Biscarosse, le point est trop éloigné de Paris et obligerait à une rupture de charge. Aussi faut-il créer une hydrobase près de Paris. Ce pourrait être dans la région de Trappes, à proximité de la voie Paris-Saint-Germain ; la dépense serait d'une centaine de millions.

En attendant d'avoir les appareils capables de faire la traversée de bout en bout, on sera amené à utiliser les Açores et les Bermudes ; pour ces dernières, nous avons un accord avec l'Angleterre . Les Açores posent une série de problèmes. L'amérissage y est souvent difficile. Un terrain d'atterrissage a été trouvé, mais la solution serait peut-être le catapultage d'hydravion. En tous cas il faut s'entendre avec les Anglais, les Américains et peut-être les Allemands pour présenter devant les appétits portugais un front unique.

En ce qui concerne le matériel, le Lieutenant-de-vaisseau-Paris date de sept ans et est très lent ; le Lioré 47 est petit et ne pourrait être utilisé que pour un service postal ; du reste, l'un des appareils vient d'être détruit au décollage, pourrait-on en distraire un autre du service de l'Atlantique-Sud ?

Les Américains comptent d'accord avec les Anglais 4 service par semaine, par la voie du Nord en été et par la voie du Sud en hiver. Nous sommes en retard sur toute la ligne, notamment en ce qui regarde le matériel.

M. le PRESIDENT donne connaissance des caractéristiques des avions américains. Il faut que la commission exprime au Gouvernement son désir de voir la question traitée ; nous risquons de perdre l'empire des airs, qui peut être un pactole..

M. ARMBRUSTER croit que la voie des Açores sera rendue possible par la rapidité croissante des avions. MM. Castex et Codos ont trouvé là-bas le terrain de Tercera.

M. DE LA GRANGE signale que, tout au moins provisoirement, les Açores sont indispensables.

M. FARJON voudrait que l'on passât par Saint-Pierre et Miquelon plutôt que par les Bermudes, la distance étant inférieure et puisqu'il s'agit d'une possession française.

M. DE LA GRANGE montre que l'on retomberait ainsi dans la région des brumes ; les Bermudes seront évitées très souvent, du reste.

Si on ne s'entend pas pendant la période d'organisation, on ne s'entendra jamais ; c'est pourquoi il faut dès maintenant faire un pool, avec des règles strictes pour les horaires de départ et les tarifs, la concurrence s'exerçant sur la rapidité et le confort.

M. LE PRESIDENT pense que, si on n'a pas abouti, c'est parce qu'on n'a pas justement étudié les 4 voies à la fois.

M. LAURENT-EYNAC approuve dans l'ensemble les conclusions de M. de la Grange ; il pense cependant que la voie des Açores pourra être utilisée d'une façon non temporaire mais définitive, grâce à la vitesse des avions, la route directe ne pouvant être retenue dans l'état actuel de la navigation aérienne. Une escale permettrait de ne pas consacrer une trop forte partie de la charge au combustible.

Sans forcer le sens du privilège que nous avons aux Açores, il est regrettable que nous l'ayons abandonné, malgré

la charge qu'il entraînait ; c'aurait été une monnaie d'échange. Il nous faut essayer de trouver quelque chose à apporter dans la négociation. Nous pouvons apporter Paris, mais nous sommes également bien placés pour essayer de centraliser le maximum de frets postaux européens.

Pour l'infrastructure, des difficultés pourront survenir parce que l'Amérique n'a pas adhéré à la conférence de navigation aérienne.

En ce qui concerne les Açores, les négociations récentes n'ont pas abouti parce que le gouvernement portugais avait conservé quelque amertume de la révocation en 1933 des accords de 1929, et surtout pour des raisons politiques dues aux événements récents. Il importe donc d'aborder le Portugal par une coalition et non isolément.

M. DE LA GRANGE croit que les Anglais demanderont en échange d'un accord sur l'Atlantique-Nord un pool sur l'Atlantique-Sud ; il signale que le général Denain en aurait été partisan, mais il ne connaît pas la position de M. Pierre Cot à ce sujet.

M. LAURENT-EYNAC estime que les Américains veulent la part du lion, ainsi que le montre leur attitude à l'occasion de la course New York - Paris, dont ils n'ont vu les inconvénients que sur le tard. Il faudrait donc faire un front solide entre les Européens.

Pour le matériel il faudrait faire pression sur le ministère pour qu'il interesse la construction française à sa création.

n

rt

re

La séance est levée à 17 h. 30.

— : — : — : — : — : — : — : —

80
SEANCE DE JEUDI 27 MAI 1937

La séance est ouverte à 10 heures 30, sous la présidence de M. Paul Bénazet, président.

Présents : MM. Brasseau, Chassaing, Delthil, Farjon, de la Grange, le général Hirschauer, Laurent-Eynac, Henri Laudier, Lefebvre du Prey, Mauger, Rambaud, Emile Roussel, Sénès.

1.- Questions diverses.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER rend compte d'une visite qu'il a faite aux casernements militaires de Villacoublay et d'Orly. Leur état vraiment lamentable justifie des réfections s'inspirant des casernements existant dans les fortifications de l'Est et offrant le minimum de confort désirable. Il a attiré également l'attention de la commission de l'armée sur ce point.

M. LAUDIER cite le cas des casernements aériens de Bourges.

M. DELTHIL donne l'exemple des casernements de Cazaux, qui sont inhabitables et en souligne la fâcheuse répercussion sur le moral des hommes.

M. DE LA GRANGE signale :

1°) que sa visite récente à Lyon lui a laissé l'impression que le moral était excellent dans les escadrilles où l'on volait beaucoup.

2°) que la solde des sous-officiers est très insuffisante.

M. LE PRESIDENT constate que la commission est unanime à déplorer cet état de choses et déclare qu'il attirera l'attention du ministère de l'air tant sur la question du logement que sur celle de la solde des sous-officiers.

De gros crédits ont été prévus pour l'aéronautique. Leur emploi ne pose qu'une question d'ordre d'urgence. L'attention du ministre de l'air sera attirée en ce sens, au nom de la commission.

M. LAURENT-EYNAC fait remarquer que, sur les 4 milliards de crédits ouverts, une bonne partie est affectée au logement.

M. DELTHIL fait observer que, sur de nombreux points, le ministère ne s'est pas encore prononcé. Ainsi, la question de Cazaux, ouverte depuis 12 ans n'est pas encore résolue. De même à Toulouse.

M. LE PRESIDENT souligne l'intérêt des observations présentées et s'engage à les transmettre au ministère de l'air.

11.- COMMUNICATION A LA COMMISSION DES REPONSES
DE M. LE MINISTRE DE L'AIR AU QUESTIONNAIRE ADRESSE LE 30 AVRIL.

M. LE PRESIDENT donne lecture de la réponse n° 1, concernant la cadence de sortie du matériel avion et moteur entre le 1er janvier et le 30 avril 1936, d'une part, et entre le 1er janvier et le 20 avril 1937, d'autre part, puis du commentaire ministériel.

M. DELTHIL demande au président de protester auprès du ministre contre l'assertation selon laquelle son département n'aurait pas disposé des ressources nécessaires, alors que le Parlement a voté tous les crédits désirés.

En ce qui concerne les moteurs, il fait observer que la non-construction de certains moteurs tient peut-être à ce qu'ils ont révélé de graves défauts de construction.

M. MAUGER fait observer que si le Parlement a bien ouvert des crédits, il ne s'en est pas forcément suivi l'existence de fonds disponibles, nécessaires pour les paiements.

M. LAURENT-EYNAC souligne que les crédits de matériel, évalués, dans ces dernières années, entre 3 ou 4 milliards, ont toujours été parfaitement votés et ordonnancés.

M. MAUGER indique que les retards ont rendu la situation difficile.

M. LAURENT-EYNAC souligne qu'aucun reproche ne peut être fait au Parlement et que, sur les crédits ouverts l'an dernier, un milliard ~~seront~~ reportés, ^{ce qui} montrant qu'on n'a donc pas pu ordonnancer la totalité des dépenses prévues.

M. CHASSAING observe que l'emprunt récent de 10 milliards vise bien les dépenses de défense nationale.

M. DELTHIL craint que son affectation n'ait pas été respectée.

M. RAMBAUD a l'impression que les renseignements fournis par le ministre de l'air ont été établis de façon à orienter la commission vers des conclusions plus ou moins conformes à la réalité. Les éléments de la statistique sont pris de manière à cacher les diminutions dans la production.

Il constate que les usines d'aviation ne produisent pas grand chose et cite, à cet égard, le cas des usines Latécoère, à Toulouse.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER signale les retards considérables apportés dans le paiement des fournisseurs de l'Etat, dont la conséquence est une majoration sensible des prix de revient.

M. DE LA GRANGE fait valoir que la commission partage avec le ministre une grave responsabilité devant le Parlement et le pays. Il désire qu'il soit dit au ministre, au nom de la commission, que celle-ci, qui n'est pas toujours d'accord avec lui, mais qui ne veut pas lui créer de difficultés, veut obtenir de lui la vérité sur la situation réelle de nos constructions aéronautiques et la reconnaissance des erreurs qui ont pu être commises, avec le désir d'y porter remède.

Le commissaire voudrait savoir, notamment, pourquoi les moteurs restent aussi longtemps en réparation, comme chez Hispano.

Il estime que notre aviation souffre de deux maux :

1°) De l'aménagement de la nationalisation, telle qu'elle a été faite.

2°) De l'application de la loi de 40 heures, qui a diminué de 20 % la production des usines de guerre et qui doit être aménagée.

Aujourd'hui, l'aviation française n'est pas complètement mobilisable, et nos usines ^{sont} ~~étant~~ incapables, non seulement d'accroître la production, mais encore d'entretenir notre flotte en pièces de rechanges. Un programme de 1.500 avions nouveaux a été prévu. Quels moyens techniques ont été mis en jeu pour le réaliser, alors, qu'il y a 18 mois de retard pour le programme antérieur de 1.000 appareils? Notre flotte aérienne est incapable de prendre l'air, dans la proportion de 50 %.

M. LAUDIER fait observer

1°) Qu'au point de vue financier, les crédits sont bien ouverts, mais ^{que} les fonds manquent.

2°) Qu'au point de vue technique, la construction souffre d'une crise d'autorité redoutable et dont le signal est donné par le Gouvernement lui-même. (par exemple aux usines d'artillerie de Bourges).

M. BRASSEAU précise que le Parlement, en vertu de son pouvoir souverain, a donné à l'emprunt une affectation spéciale, les dépenses de défense nationale, qui ne doit pas être détournée de son objet.

M. LE PRESIDENT déclare qu'il a protesté, pendant les vacances d'avril, contre ces détournements d'affectation.

M. DELTHIL demande au président de s'adresser au ministre pour savoir quelles sommes ont été payées à partir du lendemain de l'emprunt.

M. LAUDIER fait remarquer que la question concerne la commission des finances du Sénat et fait savoir que la présidence du conseil a retenu les crédits de tous les départements ministériels pour les affecter à la solution du problème du chômage résultant de la terminaison des travaux de l'exposition.

M. MAUGER demande qu'on ajoute à la question de M. DETHIL celle qui concerne les sommes qui sont dues, en dehors des sommes qui sont payées.

M. BRASSEAU rappelle que, lors de la discussion à la commission de la question de la nationalisation, le ministre de l'air a invoqué en sa faveur ce fait qu'elle permettrait une meilleure organisation de l'aéronautique française et, partant, une augmentation de la production, par une coordination des efforts. Or, il est obligé de constater que c'est précisément l'inverse qui a été obtenu.

M. LAURENT-EYNAC observe

1°) Que le tableau du ministre de l'air se suffit à lui-même et que le commentaire qui l'accompagne est inutile.

2°) Que la cadence de sortie des appareils ne va pas s'accélérer.

Il fait remarquer que, sur les 2 milliards et demi prévus pour le matériel aérien au titre du fonds d'armement (emprunt), les engagements n'ont porté que sur des sommes insignifiantes. Le crédit demeure presque totalement disponible pour des engagements importants. La question a été posée à la Chambre. Le ministre des finances ne s'en est pas expliqué.

En outre, ce crédit de 2 milliards et demi comporte : 500 millions pour l'exécution du programme quadriennal d'entretien de l'aviation militaire; 500 millions pour le lancement du nouveau programme de 1.500 avions; le reste pour l'achèvement du plan de 1.000 avions.

Les dépenses du programme des "1.500" ne sont pas encore engagées. L'exécution en va être reculée d'autant. L'attention du ministre devra être attirée sur ce point.

La fabrication souffre du manque total de discipline dans les usines. On retrouve cette crise d'autorité, sous la forme d'une crise morale grave, dans les escadrilles, où l'on ne vole pas assez.

D'autre part, la période de transition se prolonge, faute de crédits de paiement.

La commission doit obtenir, à cet égard, des assurances immédiates.

M. DE LA GRANGE signale que la formation de l'aviation populaire a exigé l'emploi intensif et jusqu'à usure complète des appareils d'entraînement et qu'on n'a pas étudié de prototype depuis un an, d'où retard sur les constructions étrangères.

Il signale également que la décentralisation prévue au programme du ministre est repoussée par la C. G. T., qui désire tenir son monde en main.

M. LAURENT-EYNAC constate que, pour les appareils de tourisme et d'entraînement, nous devons recourir au marché étranger.

Par ailleurs, il faut savoir que l'assemblée des syndicats de techniciens (adhérents à la C.G.T.) de l'aviation s'est prononcée violemment contre la décentralisation, dans laquelle ils voient une manoeuvre patronale en vue d'obtenir dans les provinces éloignées des prix moins élevés de main-d'oeuvre, et a reproché au Gouvernement d'avoir réalisé la nationalisation avec le concours des industriels existants, plutôt qu'en se substituant à ceux-ci purement et simplement.

M. FARJON reprend les chiffres donnés par le tableau ministériel et montre que les commentaires fournis à la suite n'expliquent rien et ne peuvent empêcher de constater la baisse notable de la cadence de sortie des appareils (65 par mois au lieu de 115).

Il fait remarquer que les crédits ouverts (2 milliards et demi) permettront de construire moins que l'an dernier, avec la majoration actuelle des prix, résultant principalement de la semaine de 40 heures.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER constate que les procédés actuels aboutissent à une diminution de notre puissance militaire. Il croit qu'il serait utile que le président de la commission se mit d'accord avec ses deux collègues de la guerre et de la marine pour demander au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette tragique situation.

M. LE PRESIDENT prend acte de cette suggestion qui répond au désir de la commission de l'armée et s'engage à transmettre les observations présentées au ministre de l'air.

Il donne ensuite lecture de la suite des questions posées au ministre de l'air, renvoyant à une séance ultérieure, fixée au vendredi 28 mai, la lecture des réponses et leur discussion.

COMMISSION DE L'AIR.

Séance du vendredi 28 mai 1937.

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

La séance est ouverte à 10 h. 30 sous la présidence de
M. PAUL BENAZET.

Présents : MM. Brasseur, Chassaing, Farjon, de la Grange,
le général Hirschauer, Laudier, Laurent-Eynac, Lefebvre du
Prey, Mauger, Rambaud, Sénès.

M. le PRESIDENT donne lecture des réponses faites par le ministre de l'air au questionnaire qui lui a été adressé par la commission, en ce qui concerne les sorties d'avions et de moteurs, et la nationalisation.

M. DE LA GRANGE relève l'incidence très grave de la semaine de quarante heures et se demande s'il ne faudrait pas en venir à des mesures législatives pour les ministères de la défense nationale.

M. LE PRESIDENT signale que le ministre de l'air ne demande qu'à être aidé par la commission.

M. LAUDIER estime qu'il s'agit là d'une question de Gouvernement, et cette opinion est approuvée par la commission.

M. DE LA GRANGE désirerait que la questionnaire fût poussé et que l'on demandât :

Quel est le rythme prévu pour chacun d s groupes d'usines?

Les usines expropriées fournissent-elles dans chaque cas la surface couverte nécessaire ? a/ Pour une production normale de temps de paix ? b/ Pour une production de temps de guerre ?

Quel outillage a été exproprié ?

Quel est celui qui est commandé ?

Quel est celui qui est nécessaire pour tenir la ~~cadence~~ cadence de production du temps de paix ? celle du temps de guerre ?

Quelle part de cet outillage trouve-t-on en France ?

Pour celle qu'on n'y trouve pas, quel est le pays auquel il faut s'adresser ? Quelles dispositions le ministre prend-il pour que la France puisse s'affranchir des fournitures de l'étranger ? Dans quel délai ? Avec quel argent ?

N'a-t-on pas de déceptions en ce qui concerne les livraisons des machines-outils commandées à l'étranger ?

M. LE PRESIDENT rappelle que la commission a demandé il y a deux ans que l'on prenne des dispositions pour mettre à l'abri des bombardements certaines machines-outils irremplaçables.

M. DE LA GRANGE fait observer qu'en ce qui concerne les appareils on ne semble pas sortir d'appareils nouveaux. Il faut donc demander :

Quels sont les prototypes prévus ? Quel est le programme tracé par l'état-major.

La question de l'avion d'attaque n'est toujours pas résolue.

Pour la nationalisation, M. de la Grange aurait préféré que peu d'usines fussent expropriées pour servir de témoins; puisqu'il reste quelques usines non expropriées, elles doivent servir de témoins en sens inverse. Il faudrait donc demander :

Quelle part sera réservée aux usines non expropriées pour les constructions d'appareils ?

M. FARJON constate que le nombre d'heures de travail est inférieur à celui de l'an dernier malgré l'augmentation du personnel. Il demande :

Quels sont les personnels existants ? Quelle majoration de personnels a pu être réalisée ? Quels sont les programmes d'augmentation des personnels ? Où en est le recrutement des spécialistes ? Quels résultats compte-t-on obtenir au point de vue de la ^{mobi} ~~xxxxxx~~ lisation industrielle, par exemple pour passer d'une équipe à trois ?

A quelles sommes peut-on évaluer les besoins des usines nationalisées (fonds de roulement, matières premières, etc.) et comment pense-t-on se les procurer ?

M. LAURENT-EYNAC étudie les sorties de fabrication au triple point de ~~xxx~~ vue des quantités, de la qualité et des prix.

Pratiquement, presque tous les avions du ~~max~~ plan des 1500 et du plan de renouvellement restent à livrer et le plan des 1023 n'a pas son volant de fonctionnement au complet. Les cadences de sortie font prévoir de grands retards pour l'achèvement des programmes. La qualité n'est pas la plus moderne ; l'effort technique a été insuffisant, par suite de la réaction trop violente contre la politique des prototypes et de la paresse des bureaux d'études fonctionnarisés par suite de la nationalisation.

Pour les prix, le budget de l'air est doté pour 1937 de 4 milliards, sans parler d'un milliard de reports. L'augmentation des prix fait craindre une dépense de 50% plus forte.

Comment le ministère peut-il, budgétairement, faire face au problème des augmentations de prix ?

Pour l'avionnerie, on a réalisé la nationalisation par contrôle majoritaire dans la plupart des cas ; pour les moteurs, c'est le contraire : sauf pour Lorraine, on a fait du contrôle minoritaire, et on l'estime suffisant. Comment concilier ces faits ?

La part faite à la mobilisation industrielle est nettement insuffisante. Quant à l'aviation de choc, elle nécessite des appareils spéciaux.

M. LE PRESIDENT souligne l'importance de cette aviation à la lumière de la guerre d'Espagne.

M. DE LA GRANGE fait ressortir qu'on parle souvent d'usines nationalisées et non nationalisées ; en réalité, toutes les usines travaillant pour la guerre doivent être nationalisées, mais pour les unes il y a seulement un contrôle et pour les autres une participation majoritaire.

Il signale que nos avions de renseignement commencent à être fatigués car on vole beaucoup avec. Le ministère de la guerre a accepté la création des groupes aériens régionaux d'assez mauvaise grâce, mais, si ces groupes ne peuvent plus voler, ce sera une source de difficultés.

M. BRASSEAU expose que, depuis qu'il est parlementaire, c'est-à-dire depuis deux ans, il a l'impression que notre aviation est loin d'avoir une puissance accrue. Il lui semble aussi que la nationalisation a eu pour résultat d'arrêter les progrès de l'aéronautique.

M. LE PRESIDENT préparera un projet de lettre au ministre visant les différents points traités et le présentera à la commission à une/ prochaine séance.

La séance est levée à 12 h. 15.

1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000
 1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000 1000

Séance du mardi 1er juin 1937 (15h 30)

Présents: ~~mm~~ Paul Bénazet, président; mm. Bergeon, Farjon, de la Grange, Laurent Eynac, Rambaud, Daniel Vincent

M. le ministre de l'air: F. Cot

mm. Couhé et Allègre

Explications de mm. Couhé et Allègre sur les possibilités d'une ligne aérienne "Atlantique Nord", spécialement au point de vue du matériel et des moteurs, et sur les vues de la société chargée de s'en occuper.

Sénat
Commission de l'Air

A Séance du jeudi 3 juin 1937 (10h 30)
Présidence de M. Paul Bénazet

Présents: mm. Armbruster, Robert Belmont, Brasseur, Laidier, Laurent Eynac, Rambaud, Roussel, Senès.

La commission décide de poser au ministre une question sur l'état d'avancement de la réorganisation de la défense passive.

Etude du questionnaire (fin.)

En ce qui concerne le personnel, la commission demande des éclaircissements sur le renforcement de l'autorité, sur les mesures prises pour rendre le travail plus productif et le rendement continu.

M. Rambaud fait l'historique de la grève aux établissements Latécoère et demande qu'on intervienne auprès du ministre à ce sujet

M. Armbruster demande à M. le président de se mettre en rapport avec M. le président de la commission

des affaires étrangères au sujet de l'activité de certaines usines d'avions toulousaines qui travaillent pour l'Espagne.

M. Ramhant se plaint de n'avoir reçu que des réponses fragmentaires et peu claires à ses questions sur les licences de sortie pour avions.

M. Laurent-Eynac n'est pas non plus satisfait des réponses au questionnaire, et M. Brasseur estime qu'elles sont fort insuffisantes.

M. le Président en tire cette conclusion que l'autorité est déficiente.

La commission décide d'insister pour que les appareils soient montés par des officiers en nombre suffisant et les escadrilles commandées par des capitaines; les inspecteurs devraient demander toujours communication des cahiers de vols des pilotes.

(M. le colonel Gigodot fait observer qu'on est limité par le nombre des avions d'entraînement, } mais que le nombre d'heures de vol est suffisant pour un personnel entraîné.)

M. Robert Belmont signale que des jeunes gens ayant leur brevet de pilote sont versés dans l'infanterie parce qu'ils n'ont que 15 h. de vol. Il conviendrait de leur trouver un emploi dans l'aviation.

De plus, on manque de personnel radio.

La séance est levée à 12 h. 20.

B

Séance du 17 juin 1937. 11 h.

Présidence de M. Bénazet

Présents: MM. Brasseur, Delthil, Laurent-Eynac,
Rambaud, Viellard

Le rapport sur le projet de loi tendant à proroger les délais fixés par la loi de 1935 sur les servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne est confié à M. Brasseur.

M. Rambaud rappelle que les questions sur l'autorité des agents de maîtrise restent sans réponse.

M. le Président signale que des négociations se poursuivent à Francfort pour un pool franco-allemand sur l'Atlantique et la commission décide d'examiner cette question

La séance est levée à 11 h. 45.

Séance du 25 novembre 1937. (15 h.)

Présidence de M. Paul Bénazet

Présents: MM. Armbruster ^{Robert Belmont}, Bergeon, Brasseur, de Dion, Delthil, de la Grange, Farjon, Laudier, Laurent-Eynac, Lefebvre du Preij, Mahieu, Manger, Senès, Viellard.

Sur une question de M. Delthil, M. le Président indique que l'interpellation qu'il projette est en son nom personnel et qu'elle a été motivée par les constatations qu'il a pu faire aux dernières manœuvres.

M. Armbruster rappelle qu'il doit interpellier également (sur la course Tobes - Damas - Paris.)

M. Laidier demande qu'une question soit posée par écrit sur la composition de l'armée de l'air (matériel et personnel).

M. de Dion désire des renseignements sur le moteur à huile lourde et sur la protection des approvisionnements d'essence.

M. de la Grange signale, ^{et} sur une question de M. Farjon que les Allemands ont, en 1^{re} ligne et en réserve de parc, 3495 appareils. Un ingénieur anglais estime qu'ils peuvent sortir 700 moteurs et 350 cellules par mois et quadrupler en temps de guerre.

M. le Président a eu des renseignements concernant l'installation d'abris souterrains et ateliers souterrains en Allemagne.

M. Bergeon rappelle que la commission avait voté un ordre du jour relatif à la défense passive. Rien n'a encore été fait à ce sujet.

La séance est levée à 17 h.

COMMISSION DE L'AIR.

Séance du jeudi 2 décembre 1937.

Présidence de M. P. Bénazet.

Présents : MM. Bénazet, président, Armbruster, Bergeon, Chassaing, Belmont, De Dion, Farjon, le général Hirschauer, Delthil, Laudier, Laurent-Eynac, Lefebvre du Prey, Mahieu, Rambaud, Roussel, Senès.

Assistait également à la séance M. le colonel Gigodot.

M. LE PRESIDENT donne lecture de notes communiquées par le ministère sur les effectifs de l'armée de l'air.

Il en résulte qu'il y a manque de personnel.

M. LAUDIER suggère la création d'un corps de spécialistes, comme il a été fait pour l'armée de terre.

M. LE COLONEL GIGODOT fait observer que ce qui est gênant, c'est la longueur de la préparation et non le manque de candidats. A l'école de Rochefort, les élèves restent deux ans ; ils vont y rester trois ans.

M. LAURENT-EYNAC fait observer que l'on a fermé des écoles de mécaniciens gérées par de gros aéro-clubs, par exemple à Clermont-Ferrand.

M. LAUDIER indique qu'à Bourges l'école, remise au groupement d'aviation populaire, fonctionne assez bien.

M. LE PRESIDENT donne lecture d'une note sur l'organisation de la défense passive, indiquant qu'un projet de loi est à l'étude.

M. DELTHIL demande si M. le président interpellera le ministre de l'air au nom de la commission.

M. LE PRESIDENT répond qu'il interpellera les 3 ministres de la défense nationale, et en son nom personnel.

Il demandera une modification des méthodes actuellement suivies, la cessation des routines du temps de paix, une simplification et une centralisation. De nombreux sénateurs doivent d'ailleurs intervenir.

M. DELTHIL fait observer que le Parlement a toujours accordé les crédits qu'on lui demandait. La grosse question qui se posera un jour ou l'autre c'est "Qu'a-t-on fait de l'argent ?".

M. LE PRESIDENT indique que la France n'a jamais été dans une situation telle depuis Charles Quint. Il rappelle qu'il a eu l'idée d'interpeller après avoir constaté que la D.C.A. française n'était pas suffisante lors des dernières manoeuvres.

M. DELTHIL croit qu'il est encore plus efficace de menacer l'adversaire d'une riposte.

M. LAURENT-EYNAC pense qu'il faut conjuguer les méthodes défensives avec le triple rôle de l'aviation : arrêt, bombardement, coopération. A ses besognes classiques, l'aviation s'en est vu ajouter d'autres ; le problème de sa dotation est très important. Il se pose des questions d'effectifs et de matériels. Avons-nous en qualité ~~x~~ et en quantité les moyens nécessaires ?

M. MAHIEU. ~~M~~ remarque qu'il sera impossible de dire les chiffres à la tribune.

M. LE PRESIDENT. Si l'on peut dire au Gouvernement que les commissions compétentes, après avoir étudié la question, demandent des changements de méthode, il n'y aura pas besoin de donner des chiffres. D'ailleurs, on peut lire dans les journaux des renseignements, souvent faux, souvent contradictoires, mais en aucun cas on ne fera état de chiffres n'ayant pas encore été donnés dans la presse.

M. LAURENT-EYNAC CROIT QUE CELA SE terminera par un ordre du jour de confiance.

M. LE PRESIDENT précise qu'il s'agira de la confiance pour faire telle chose. Sur une remarque de M. Delthil, il déclare que personne ne veut que le débat se change en débat politique.

M/ M. RAMBAUD ne pense pas qu'il soit possible de donner un blanc seing au ministre de l'air par un vote de confiance.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER rappelle que dans l'armée de l'air, comme dans la marine, la proportion des réservistes ne doit pas être aussi forte que dans l'armée de terre et que cette règle semble avoir été oubliée.

M. ARMBRUSTER ayant l'intention d'interpeller aussi le ministre et de citer quelques chiffres fait remarquer que les journaux en ont eux-mêmes cité, que le ministre pourra les démentir s'ils sont inexacts, et qu'il lui semble qu'il n'y a pas politique si on fait des constatations sur lesquelles tout le monde est d'accord dans les couloirs.

M. DELTHIL indique que l'opinion publique s'est coupée en deux au sujet du ministre de l'air et qu'il ne faudrait pas lui donner le sentiment qu'il s'agit d'une opération ~~xxx~~ politique menée par une assemblée qui est jugée dans son ensemble peu favorable à la formation qui dirige le ministère.

M. BERGEON revient sur la note relative à la défense passive ; il croit savoir que le projet déposé suscite des frictions entre le ministre de l'air et le ministre de l'intérieur. Il faut faire de nouvelles démarches pour aplanir ces difficultés.

M. LE PRESIDENT verra à ce sujet M. Chautemps.

M. MAHIEU donne des renseignements relatifs à la situation de l'armée de l'air au point de vue appareils en commande et exécutés. Il y a du retard en ce qui concerne les commandes. D'autre part, la cadence de fabrication est actuellement de 40 à 50, d'une façon régulière. Cela doit donner en deux ans 2.500 appareils, mais sans volant de fonctionnement. C'est inadmissible. Sans donner de chiffres, on peut dire qu'il y a un an ou dix-huit mois de retard et le rendement n'augmente pas.

M. LAURENT-EYNAC signale que le représentant de la CGT chez Farman a demandé qu'on compense les heures supplémentaires, ce qui ferait arrêter l'usine plusieurs semaines.

Il cite comme exemple de lenteur la construction des Moranes 405, qui auraient pu rivaliser avec les avions allemands.

M. FARJON se demande pourquoi il y a tant d'avions sortis qui ne sont pas disponibles dans les unités.

M. MAHIEU précise que, lorsque les avions sortent, il faut cinq à six mois pour les mettre au point.

M. FARJON voudrait qu'il ne soit plus répondu par le ministre qu'on sort moins d'avions mais que le tonnage est supérieur ; le tonnage ne sert à rien. De plus, le ministre déclare souvent qu'en mettant des moteurs plus forts sur les avions ils ~~xx~~ iraient plus vite, est-ce vrai ?

M. MAHIEU. Non, les avions se briseraient.

M. FARJON fait observer qu'en admettant qu'on arrive à faire faire des heures supplémentaires aux ouvriers, cela fera sortir 8 ou 10 avions de plus par mois. Ce n'est pas suffisant. On a dit que les Allemands sortaient 350 appareils par mois, est-ce vrai ?

M. MAHIEU : 200 à 250 par mois, pour 2.500 en service.

M. FARJON. Il s'agit de savoir comment sortir 100 à 150 avions par mois avec des crédits non extensibles ; donc : Quel est le programme d'extension permettant de doubler approximativement la sortie des avions ? Est-ce que cela comporte des constructions d'ateliers, des achats de machines-outils, le recrutement de personnels, la formation de personnels spécialisés ?

De plus, est-ce que les bureaux d'études des usines sont suffisamment montés pour que construction des prototypes et, après essais, construction en série soient faites rapidement ?

L'organisation de la fabrication doit permettre d'obtenir des prix moindres.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER demande si nous avons assez de main d'oeuvre qualifiée pour augmenter la production, si le rendement de l'heure d'ouvrier est le même qu'avant la loi des quarante heures, étant donné qu'il faut tenir compte des entrées et sorties et du casse-croûte.

M. CHASSAING éprouve la même préoccupation en ce qui concerne la main d'oeuvre qualifiée.

M. RAMBAUD soulève la question des approvisionnements, qui ne semblent pas prévus.

M. LE PRESIDENT fait observer que le général Goering affirme pouvoir, en temps de guerre, fabriquer en un mois autant qu'aujourd'hui en un an. Sur une remarque de M. Senès, il note que la production allemande est 5 fois supérieure à la nôtre, même si elle ne dépasse pas 250 avions par mois.

M. LAURENT-EYNAC indique que, pour augmenter la capacité de fabrication, il faut des surfaces couvertes, des outillages, des approvisionnements en quantités suffisantes.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER insiste sur la question des matières premières, qui a été angoissante en 1914. Pour la main d'oeuvre, le temps de travail pourra être facilement très augmenté en cas de mobilisation.

M. MAHIEU rappelle qu'il existe certains approvisionnements (duralumin, aluminium, manganèse) assez abrités des bombardements. On a ^{parlé de faire} fabriquer en temps de guerre par des usines non spécialisées, comme Peugeot, mais il faudrait au moins des contremaîtres connaissant la fabrication d'avions.

Du côté moteurs, M. Dauty déclare qu'Hispano pourra, à partir de février, sortir 100 moteurs neufs par mois et en réparer autant. Il faudrait aussi s'informer de l'usure des moteurs de la croisière coloniale.

M. RAMBAUD désirerait des renseignements sur les résultats du meeting de Zurich.

M. BERGEON demande que les services du ministère chiffrent les surfaces couvertes et les ateliers nécessaires pour l'augmentation des sorties d'appareils.

M. ROBERT BELMONT signale que, pour la construction de l'école de Salons on a éliminé la concurrence de la pierre de Villebois, pourtant excellente et qui serait revenue moins

Séance du 16 décembre 1937
 ooooooooooooooooooooooooooooo

La séance est ouverte à 10 heures, sous la présidence de M. Bénazet.
 Présents : MM. Hirschauer, de la Grange, Armbruster, Mahieu, De Dion
 Laurent-Eynac, Farjon, Bergeon, Delesalle, Schrameck, Delthil, Laudier,
 Roussel, de Berny.

I. A l'ouverture de la séance M. Daniel Vincent, président de la commission de l'armée, fait part d'une proposition de résolution qui serait déposée sur le bureau du Sénat avec l'assentiment des commissions de la marine et de l'air en vue d'obtenir que l'indemnité pour charges militaires soit assimilée à l'indemnité de résidence des fonctionnaires en ce qui concerne les variations relatives dont cette dernière peut être éventuellement affectée. Le président de la commission de l'armée de la Chambre pourrait ensuite, le ministre de la guerre étant d'accord sur le principe, transformer ce texte en une proposition de loi, le dépôt d'une telle proposition de loi paraissant inopérant au Sénat par suite de difficultés réglementaires. La commission se déclare d'accord avec M. Daniel Vincent.

II. M. de la Grange expose, à propos des articles 72 et 73 de la prochaine loi de finances, la situation du personnel de l'armée de l'air. Il rappelle que deux problèmes se sont posés à ce point de vue au ministre de l'air : former des équipages capables de mettre en oeuvre le matériel aérien ; définir une organisation de commandement permettant à cet outil de donner son plein effet. Or l'effort du ministre de l'air depuis 1936 s'est porté plutôt sur l'organisation du commandement que sur la formation des équipages. L'effectif de l'Etat-major a été triplé, passant de 18 à 59. Une organisation luxueuse a été mise sur pied au détriment des corps de troupe, c'est-à-dire des unités volantes. Il ne faut pas que des chefs de l'armée de l'air puissent être nommés sans avoir fait leurs preuves en acceptant les responsabilités d'un commandement effectif.

Un autre aspect de la question est le caractère illégal de l'organisation nouvelle envisagée par le ministre. La création des corps aériens et des divisions, dont la loi de juillet 1934 ne prévoyait pas la constitution, ne peut résulter que d'une loi. Des modifications aussi profondes ne doivent pas être réalisées par l'insertion de deux articles dans la loi de finances. Il importe qu'un projet spécial soit déposé et soumis à l'examen du Parlement, comme en 1934.

En conclusion M. de la Grange réclame d'abord le dépôt d'un projet de loi spécial dont le vote régularisera l'organisation mise sur pied, et propose ensuite de n'accepter l'augmentation des effectifs qu'à condition que cette augmentation de personnel porte en première urgence sur le personnel navigant. En outre l'article 73 de la loi de finances concernant l'effectif des officiers du cadre actif permanent devra être complété par un tableau répartissant les officiers par catégories et grades.

M. Delesalle fait observer que la modernisation croissante du matériel peut exiger pour les officiers des différentes catégories une répartition différente de celle qui existe jusqu'à présent.

M. Laurent-Eynac estime également qu'on ne doit pas se référer simplement au tableau figurant dans la loi de 1935, mais qu'on doit demander au ministre de faire connaître ses propositions à ce point de vue.

En conclusion M. le Président est chargé de préparer une lettre par laquelle il demandera au ministre de l'air : 1° de déposer un projet de loi dont le vote régularisera l'organisation mise sur pied en 1936 par le ministre actuel ; 2° de mettre en harmonie les dispositions du décret du 19 juin 1937 sur les temps de commandement avec l'esprit de l'article 40 de la loi du 9 avril 1935 ; 3° de compléter les articles 73 et 74 de la loi de finances par un tableau qui serait présenté au moment du dépôt du projet de loi mentionné ci-dessus.

III. En vue de la prochaine réunion plénière des trois commissions de défense nationale, les membres de la commission de l'air sont invités à préparer une liste de questions qui seront classées par ordre de priorité et incorporées à un questionnaire commun.

IV. La commission renouvelle les pouvoirs de ceux de ses membres qui la représentent à la sous-commission de contrôle : MM. Laudier, Rambaud, Laurent-Eynac, Belmont, Hirschauer.

V. M. de la Grange, qui faisait partie de la sous-commission de défense nationale comme membre de la commission de l'air, renonce à son mandat, sa qualité de rapporteur du budget de l'air lui permettant de siéger à la sous-commission de défense nationale.

M. Laurent-Eynac est désigné pour lui succéder comme membre de la commission de l'air

La séance est levée à onze heures et demie.

COMMISSION DE L'AIR.

Séance du 23 décembre 1937.

Présents : M. Paul Bénazet, président, MM. Brasseau, Chassaing, De Dion, de la Grange, Delesalle, Delthil, Laurent-Eynac, le général Hirschauer, Lefebvre du Prey, Rambaud, Sénès, Viellard.

Assistait également à la séance M. le lieutenant-colonel Gigodot, du ministère de l'air.

M. LE PRESIDENT donne connaissance d'une lettre de M. Couhé relative à la suppression du crédit pour l'Atlantique nord.

M. DE LA ~~XX~~ GRANGE fait valoir que, de toute façon, il faudra "démarrêr" avec du matériel étranger. D'autre part, l'urgence est plus grande pour le matériel de guerre ; mieux vaut outiller les usines, puisqu'il n'y a pas d'argent pour tout faire.

M. DELESALLE ne voudrait pas que l'on prît en cette matière un retard irrattrappable.

M. LAURENT-EYNAC pense que ce ne seront pas ces 100 millions qui sauveront la situation et qu'il serait bon de soutenir les efforts techniques ; rien ne servirait d'augmenter la quantité du matériel s'il n'y avait pas la qualité. Peut-être pourrait-on prendre les 150 millions de l'outillage sur les "Travaux et installations" ?

M. LE PRESIDENT ne voudrait pas que l'on affaiblisse la thèse de la nécessité d'augmentation des crédits pour l'air.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER demande qu'à la rigueur on ne fasse que 2 appareils mais que notre pavillon soit représenté. Il s'agit d'avions gros porteurs qui pourraient servir comme bombardiers. M. LAURENT-EYNAC appuie cette remarque.

M. DELTHIL croit, comme M. de la Grange, qu'il faut, devant le manque d'argent, commencer par l'indispensable avant d'envisager l'utile.

M. LE PRESIDENT estime qu'il faut répartir autrement les crédits de la défense nationale. Il demande à la commission d'entendre M. Détroyat, qui revient d'Allemagne.

(M. Michel Détroyat est introduit.)

DECLARATIONS DE M. MICHEL DETROYAT.

M. DETROYAT expose comment, au cours d'un voyage en Allemagne, il a pu faire certaines remarques, consignées dans un rapport au ministre de l'air, rapport dont il lit l'introduction.

L'effort aéronautique allemand est considérable, tant au point de vue technique - cellules et moteurs - qu'en ce qui touche la politique industrielle, l'entraînement du personnel, le potentiel de production, la construction des usines et des habitations ouvrières, l'infrastructure en général, les lignes commerciales, l'aviation privée et civile.

M. François-Poncet craint que l'on ne comprenne pas assez le danger en France et qu'on ne sente pas la véritable psychose de guerre qui existe là-bas.

Les Allemands ne font que peu de matériels : Messerschmidt 109 et Henckel 111 pour la chasse, Dornier DE 17 et Junker 86 pour le bombardement, avec des Fieseler-Stork pour le renseignement (biplaces décollant et atterrissant rapidement). La construction métallique est économique pour les grandes séries, et la série pour la chasse est de 1.700 appareils.

Les usines sont divisés en halls isolés et spécialisés, qui sont pourvus d'abris souterrains et peuvent remplacer le hall précédent de la chaîne. La chaîne travaille 48 heures mais peut aller jusqu'à 52 ou 54 h. s'il y a du retard.

Il s'agit d'usines appartenant à des particuliers et pour lesquelles l'Etat n'est intervenu qu'au début. Un grand effort est fait aussi du côté social.

Les usines à moteurs en sortent 15 à 20 par jour ; elles sont par exemple dans les bois, camouflées, à l'écart des habitations ouvrières et des terrains.

En Allemagne, 80.000 ouvriers travaillent pour l'aviation, pour 38.800 qui travaillent en France pendant 37 h. 1/2.

Les avions de chasse seuls sont dans des hangars, les autres restent "à la corde", avec une bâche sur le moteur.

Notre Morane n'étant pas en service (il fera 485 km/h.) notre chasse fait 385 à la réception, 350 "pleins gaz" en service.

23/12 3

La chasse allemande fait 450 à l'heure ; aucun appareil allemand ne sort à moins de 400 kmh.

Les moteurs de chasse sont à refroidissement liquide.

M. DE LA GRANGE constate qu'il y a par conséquent 100 km d'écart entre les deux aviations ; que de plus il y a en Allemagne 1.000 avions dépassant le 400 pour 250 Dewoitines faisant en France 350.

M. DELESALLE. C'est la maîtrise du ciel pour l'aviation allemande.

M. DE LA GRANGE tire cette conclusion qu'il serait absurde de continuer à dépenser de l'argent pour des appareils inutilisables. A la cadence actuelle, l'Allemagne disposera en juillet 1938 de 2.800 appareils dépassant 400 ; nous aurons 25 Morane et 50 ou 60 Potez 63. Fin 1938, les Allemands auront environ 4.000 avions faisant entre 400 et 500 ; nous aurons 370 avions modernes.

M. DELESALLE fait remarquer que nos nouveaux appareils n'ont pas été essayés en escadrille tandis que les allemands sont en service courant.

M. DETROYAT convient des chiffres cités par M. de la Grange, il fait observer qu'il faut cependant des avions pour l'entraînement des pilotes. Il précise qu'il sort au moins 120 Messerschmidt par mois et peut-être 150 à 160. La supériorité allemande tient à ce qu'il s'agit d'une jeune aviation militaire. En ce qui concerne la D.C.A. elle est de matériel très moderne, compte 30 régiments et 75.000 hommes (nous avons 5 régiments et 15.000 hommes, probablement.)

M. LE PRESIDENT conclut que la France est en ~~x~~ danger très grave.

Sur une question de M. VIEILLARD, relative aux transformations à envisager pour notre aviation, M. DETROYAT distingue la technique et la production ; la première est en France à un délai supérieur de la production qu'en Allemagne. De plus, nous avons poussé dans la voie des moteurs de faible puissance et des avions fins ; pendant que les autres pays extrapolaient, nous intrapolions.

M. LE PRESIDENT signale que le premier moteur à 14 cylin-

dres est encore en caisse à Villacoublay.

M. DELESALLE pense qu'il faut acheter des moteurs, et non des licences, car le temps presse.

M. DETROYAT donne quelques précisions techniques sur la puissance des moteurs allemands.

Sur une question de M. le général HIRSCHAUER, il répond que les avions de guerre ne sont pas réparables en vol ; d'ailleurs, les vols ne durent qu'une heure ou une heure et demie.

Sur une question de M. de la GRANGE, concernant les progrès futurs des Allemands, il déclare que l'on plafonne de plus en plus quand on dépasse 500. Nous aurons de notre côté le Bloch 570, qui sortira en série fin 1938 et fera 510-520.

Les Allemands éprouvent une difficulté du côté personnel, mais ils ont 30 écoles.

Ils ont actuellement 200 escadres, avec des escadrilles de 9 à 12 appareils et 3 escadrilles par groupe.

En résumé, on peut répondre aux questions suivantes :

L'aviation de chasse allemande est-elle composée de M 109 et l'aviation de vitesse oscille-t-elle entre 460 et 510 ? Oui.

Les appareils sortent-ils en grandes séries ? Oui.

Le potentiel industriel de l'Allemagne est-il si considérable ? Oui.

Comme avions bombardiers, ont-ils bien des DO 17, des Junkers 86 et des Henckel 111, dépassant 400 et atteignant 460, avec 500 et 1.000 kilos de bombes ? Oui.

Ces avions sont-ils déjà livrés et sortent-ils en série ? Oui.

Le retard dans l'industrie des moteurs d'aviation est-il bien rattrapé et même dépassé ? Oui.

L'escadre Richtoffen, qui comprend 2 groupes de 3 escadrilles et représente la défense de Berlin, est-elle dotée des derniers appareils de chasse ? Oui.

Le service technique et le centre d'essais continuent-ils leurs efforts sur des prototypes de séries futures qui comprendront des avions plus rapides et mieux armés ? Oui.

En ce qui concerne le gyroplane, il était en démontage chez le constructeur, donc pas de renseignement.

En définitive, on peut donner les indications suivantes :

Chasse. M.109. 460 à 520. Production mensuelle : minimum 120, maximum 160. Déjà en service 250.

23/12 5

Bombardement léger. DO 17. Bimoteurs à 4 passagers. 800 kilos. Vitesse 420 - 460 selon le moteur. Sorties par mois : 100 (150 peut-être). En service 400.

Henckel 110. 420 à 490, a battu sans armement le record des 1.000 kilos- 1.000 kilomètres, à 515. Le moteur était peut-être "gonflé", mais ce n'est pas connu. En service : 300. Sorties : 70, 120 possibles.

Junker 86, vieil avion de bombardement monté avec Diesel, considéré comme périmé (320, 330 de vitesse), correspond au Bloch 210. Il n'en sort plus, mais il y en a 600.

Bombardiers en piqué. Gu 87. 400-410. Commencent à sortir (30 par mois).

La formule de bombardement en piqué semble très en faveur en Allemagne comme en Amérique. Les manoeuvres de Berlin ont prouvé que les avions de chasse à basse altitude passaient la D.C.A. tandis qu'à 3.000 les avions étaient descendus.

M. LE PRESIDENT fait remarquer que cette nécessité de faire cadrer l'aviation avec la D.C.A. et réciproquement montre que le problème est un problème de défense nationale et a un caractère général.

M. DE LA GRANGE ajoute que les Allemands n'ont pas à proprement parler d'aviation d'observation parce qu'on considère que l'observation est impossible à cause de la précision de la DCA.

M. DETROYAT indique que l'observation oblige à ne pas dépasser 200, ce qui met à la merci des chasseurs. Les Allemands ont prévu des avions faisant de la coopération en portant des messages au ras du sol si les lignes sont coupées.

Sur une question de M. LAURENT-EYNAC, il répond que l'Amérique est maintenant très en retard sur l'Allemagne ; elle est plus forte techniquement, mais ne se presse pas ; de plus, elle sort des avions de grand rayon d'action.

Sur une question de M. RAMBAUD : on pense à l'avion d'attaque en France, mais avec du matériel ancien.

M. LE PRESIDENT fait savoir que M. le président Companys, qui cherche plutôt à se rapprocher de la France car les Catalans craignent l'Italie, ^{lui} a fait savoir par une note que la D.C.A.

républicaine obtenait de bons résultats (batteries suisses et tchécoslovaques) mais que c'était surtout la chasse qui faisait la défense active ; que les trimoteurs Potez et les Dewoitine à ailes surélevées sont inutiles dans la guerre actuelle, tandis que l'aviation allemande est merveilleuse, matériel et personnel. C'est elle qui a conquis le Nord de l'Espagne, bien plus que l'armée italienne, considérée comme très médiocre. Les avions italiens sont eux-mêmes inférieurs aux avions français.

M. DETROYAT fait observer que le matériel envoyé en Espagne n'est pas du dernier modèle. Sur une question de M. DELTHIL, il déclare que les Russes construisent en grande série, mais sont dépassés par les Allemands. Quant aux Anglais, ils sortent actuellement 28 bombardiers par mois (Bristol B. .) dont la commande est illimitée. Comme chasse, la sortie des séries se fera à partir de janvier ; la préparation industrielle est magnifique.

M. DELESALLE montre les énormes retards causés par les formalités diverses.

M. LAURENT-EYNAC insiste sur ce point : les Morane 405 ne seront en escadrille que vers 1939, 1940, soit cinq ans après le 1er vol (juin 1935).

M. DETROYAT ajoute que le marché a été notifié et passé en mars 1937.

M. BRASSEAU estime que les efforts financiers sont inutiles si le produit arrive trop tard.

M. LE PRESIDENT et M. DE LA GRANGE estiment que le Gouvernement peut agir dans le sens d'une modification à la loi de quarante heures. M. DELESALLE croit que ce ne sera pas suffisant. M. DETROYAT note que nous faisons 9 millions d'heures de moins que les Allemands par an.

M. DELTHIL PENSE QU'IL convient d'acheter du matériel à l'étranger pour se mettre en état de résistance.

M. LAURENT-EYNAC fait remarquer qu'on ne pourra se fournir qu'en Amérique et que les délais de livraison seront peut-être assez longs. Il faudra ne pas exagérer l'amour-propre et laisser l'Angleterre prendre la direction.

772

COMMISSION DE L'AIR

Séance du mardi 28/12/37.

Présents : MM. Bénazet, président, Bergeon, Belmont, de Berny, Brasseau, De Dion, De la Grange, Delthil, Germain-Martin, Gros, Laurent-Eynac, Mahieu, Maroselli, Monsservin, Rambaud.

Assistait également à la séance M. le lieutenant-colonel Gigodot, du ministère de l'air.

M. LE PRESIDENT indique que la séance a pour but de définir la conduite à tenir dans la discussion budgétaire.

~~M. XXXXXXXX~~
M. de la GRANGE a préparé une note sur l'état de notre aviation, note qui sera remise aux membres des commissions de la défense nationale ; cela permettra de ne pas citer certains chiffres à la tribune.

M. LE PRESIDENT donne lecture de cette note. Il rappelle les renseignements fournis par M. Détrouat. Il en conclut qu'il faut insister pour la réunion des commissions de la défense nationale, à ~~xxxx~~ auxquelles la commission des affaires étrangères a demandé à se joindre.

M. DE LA GRANGE déposé un projet de rapport. Il expose qu'il faut exiger du ministre l'arrêt de la construction des avions périmés, la réduction des délais de mise en service, un effort sur l'outillage, la prévision de la mobilisation industrielle des pays d'outre-mer.

M. LE PRESIDENT fait observer que l'ensemble des mesures à prendre ne sera connu qu'après la réunion des commissions.

M. DELTHIL se demande s'il est vrai qu'en arrangeant les lois sociales on ne pourra pas produire plus de 60 avions par mois, si on peut se procurer l'outillage nécessaire en trois ou quatre mois et si 300 millions suffiraient. Il semble résulter de l'état des commandes passées que les premières livraisons à peu près sérieuses ne seraient faites que huit mois après la mobilisation. Est-ce que le stock de matières premières est suffisant ?

M. DE LA GRANGE. précise qu'il faut 300 millions pour l'outillage général des usines et 100 millions pour l'outillage spécial. Peut-on trouver les machines en un an ? Le ministre dira que non, parce qu'il veut réaliser le programme en cinq ans, mais des enquêtes impartiales disent que c'est possible en dix-huit mois, mettons deux ~~mois~~ ans. Certains disent même six mois.

M. DELTHIL pense qu'on pourrait peut-être le faire en un an. Il faut aller vite.

M. LAURENT-EYNAC pose la question des moteurs. Il faut en acheter à l'étranger, aux États-Unis, avec des délais de rigueur si possible. Pour l'immédiat, il faut chercher du côté des trimoteurs et quadrimoteurs.

Pour la diminution des délais de mise en service, il faut résoudre ce problème dans l'ordre administratif, il faut aussi que les utilisateurs ne demandent pas constamment des modifications.

Pour la construction en grande série, il faut un petit nombre de prototypes ; cela diminuerait les prix aussi, et les problèmes de réparation seraient simplifiés.

Il faut aussi préparer la mobilisation industrielle, ^{par} la "shadow industry", et assurer la dispersion.

Enfin, il faut adopter un nouveau programme, plus important.

M. MAHIEU est persuadé que l'on pourrait améliorer la situation, mais on ne croit pas assez au danger.

M. J.P. RAMBAUD signale des anomalies que présente la constitution de l'armée de l'air, régie par un décret et non par une loi.

M. DE LA GRANGE signale que, pour ne pas entériner simplement ce décret, la commission des finances a fait des modifications à 2 articles de la loi de finances et a demandé le dépôt d'un projet spécial. Il estime qu'il faut, comme en Angleterre, confier à un grand industriel la rénovation de l'industrie aéronautique.

Sur une question de M. BELMONT, M. LE PRESIDENT indique qu'après l'intervention du rapporteur et la sienne les membres de la commission pourront intervenir les uns et les autres, au moment de la discussion budgétaire.

La séance est levée.

B

1938Séance du 27 janvier.

Présents: MM. Bellanger, Belmont, Bernard, Brasseur, Bergeon, de Blois, Chassaign, de Courtois, Delesalle, Delthil, Gros, g^l Hirschauer, Lancien, Lander, Lefebvre du Prey, Laurent-Eynac, Martin-Binachon, Marzelli, Maussonin, Enès.

Nomination du bureau.

M. Paul Bénazet est renommé président; MM. Bergeon et Martin-Binachon vice-présidents; MM. Mauger et de la Grange secrétaires.

M. le Président félicite M. de Blois de son entrée à la commission.

Il estime que la France, mise en face des réalités, ne peut se refuser à faire le nécessaire pour assurer au pays le salut et la liberté.

M. Gros demande si le président de la commission de la Chambre ne pourrait entrer en contact avec la commission, mais M. Delthil estime ^{que} cette procédure n'est peut-être pas constitutionnelle. Il préfère - et la commission partage cet avis - que les deux présidents gardent le contact.

M. Laurent-Eynac fait observer que le questionnaire demeure, puisqu'aucune modification n'a été apportée à la politique de production.

M. le général Hirschauer estime qu'il faut être vigilant pour empêcher les empiètements des autres ministères, pour les crédits et les matières premières. D'autre part, l'aviation militaire et l'aviation civile sont trop jeunes pour être séparées.

M. le Président rappelle que la commission aura, après délibération, à défendre les droits de l'aviation dans l'organisation nouvelle.

Sous-commission de contrôle des fabrications.

MM. Lander, Rambaud, Laurent-Eynac, Belmont, de la Grange sont renommés membres de la sous-commission, M. le président l'étant de droit.

Séance du 3 février.

Président: M. Paul Bénazet.

Présents: MM. Belmont, Bellanger, Gros, Laurent-Eynac, Lefebvre du Prey, Martin-Binachon, Bergeon, Farjon, Mahieu, Marzelli, Rambaud, Viellard.

M. Laurent-Eynac est élu rapporteur devant la réunion plénière des commissions de la Défense nationale, par 9 voix contre 3 à M. Mahieu.

Séance du Mardi 25 Janvier 1938.

Scrutin pour la nomination, au scrutin de liste, de la
Commission de l'air :

(36 membres)

Nombre des votants..... 228
Suffrages exprimés..... 228
Majorité absolue..... 115

Ont obtenu :

MM. le Marquis de Dion..... 228 voix.
le Général Hirschauer..... 228 —
Mauger..... 228 —
Albert Mahieu..... 228 —
Monsservin..... 228 —
Martin-Binachon..... 228 —
Lefebvre du Préy..... 228 —
Lucien Saint..... 228 —
Schrameck..... 228 —
Delthil..... 228 —
Bergeon..... 228 —
Lissar..... 228 —
Rio..... 228 —
Louis Gros..... 228 —
Daniel-Vincent..... 228 —
Lancien..... 228 —
Paul Bénazet..... 228 —
Farjon..... 228 —

MM. Chassaing..... 228 voix.
Sénès..... 228 —
Henri Laudier..... 228 —
de Courtois..... 228 —
René Besnard..... 228 —
Viellard..... 228 —
Armbruster..... 228 —
Brasseau..... 228 —
J. P. Rambaud..... 228 —
le Comte de Blois..... 228 —
de Berny..... 228 —
Emile Roussel..... 228 —
Robert Bellanger..... 228 —
Delesalle..... 228 —
Laurent Eynac..... 228 —
A. de La Grange..... 228 —
Robert Belmont..... 228 —
Maroselli..... 228 —

MM. le Marquis de Dion, le Général Hirschauer, Mauger, Albert Mahieu, Monsservin, Martin-Binachon, Lefebvre du Préy, Lucien Saint, Schrameck, Delthil, Bergeon, Lissar, Rio, Louis Gros, Daniel-Vincent, Lancien, Paul Bénazet, Farjon, Chassaing, Sénès, Henri Laudier, de Courtois, René Besnard, Viellard, Armbruster, Brasseau, J. P. Rambaud, le Comte de Blois, de Berny, Emile Roussel, Robert Bellanger, Delesalle, Laurent Eynac, A. de La Grange, Robert Belmont et Maroselli, ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, sont proclamés membres de la Commission de l'air.

Séance du Mardi 25 Janvier 1938.

Scrutin pour la nomination, au scrutin de liste, de la
Commission de l'Algérie :

(18 membres)

Nombre des votants.....	221
Suffrages exprimés.....	221
Majorité absolue.....	111

Ont obtenu:

MM. Mauger.....	221 voix.
le Général Stuhl.....	221 —
Roux-Freissineng.....	221 —
Cuttoli.....	221 —
Leblanc.....	221 —
Lucien Saint.....	221 —
J. Loubet.....	221 —
Henry Bourdeaux.....	221 —
Camille Reboul.....	221 —
André Morizet.....	221 —
Duroux.....	221 —
de Courtois.....	221 —
Ulysse Fabre.....	221 —
de Berny.....	221 —
René Coty.....	221 —
Maurice Baufle.....	221 —
Henry-Haye.....	221 —
Tony-Révillon.....	221 —

MM. Brom.....	223 voix.
Eugène Roy.....	223 —
Gaston Bazile.....	223 —
Jean Taurines.....	223 —
Bruguier.....	223 —
Victor Lourties.....	223 —
Pavin de Lafarge.....	223 —
Neyret.....	223 —
Elby.....	223 —

MM. Perreau, le Marquis de Dion, Paul Bersez, Lavergne, Pujes, Drivet, Giordan, Lefebvre du Prey, Beaumont, Pelletier, François de Wendel, Pierre-Robert, Borgeot, Cournault, Demesmay, Brogly, Coucoureux, Georges Maurice, Brom, Eugène Roy, Gaston Bazile, Jean Taurines, Bruguier, Victor Lourties, Pavin de Lafarge, Neyret et Elby, ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, sont proclamés membres de la Commission des mines.

Séance du 10 février 1938.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents: mm. R. Bellanger, Bergeon, de Berny, de Blois, Delthil, Farjon, Gros, Laurent-Eynac, général Hirschauer, Saudier, Lefebvre du Prey, Lissac, Mahieu, Mauger, Monseurin, Rambaud, Roussel, Viellard,

Exposé de M. Laurent-Eynac sur un projet de rapport.

M. Laurent-Eynac signale en commençant qu'il est indispensable que les réponses du ministre au questionnaire soient données avant le 15 février.

Le problème du matériel domine tous les autres, ainsi que le montrent les guerres de Chine et d'Espagne. Il faut avoir des renseignements sur la composition à prévoir pour l'armée de l'air et l'extension à lui donner; connaître les intentions du ministre sur le problème de la quantité et ses solutions prévues, à échéances immédiate et lointaine; envisager les moyens de passer de 50 appareils par mois à 100, pour commencer, puis à 150. C'est le problème de l'utilisation des crédits de la mobilisation industrielle. Enfin, n'y a-t-il pas lieu de passer à un nouveau plan?

Un Le problème est celui de la valeur du matériel et il convient de comparer les appareils en service à une date donnée. Il faut aussi pouvoir passer rapidement des prototypes à la fabrication de série, concentrer les responsabilités, augmenter l'effort technique des bureaux nationalisés, ^{implémenter les matériels} et y aura à résoudre subsidiairement la question des appareils surclassés, des "premier de série", celle des achats éventuels à l'étranger ou des licences étrangères.

Pour la production, les dérogations aux

221 Maurice Baufle.....
221 Henry-Haye.....
221 Tony-Révillon.....

quarante heures joueront-elles ? Et de quelle façon ?
 L'organisation industrielle doit être revue, améliorée
 par une spécialisation des sociétés et un outillage
 moderne. La mobilisation industrielle doit être
 prévue, mise en train, et des stocks divers constitués.
 Les diverses fabrications doivent être coordonnées.

Enfin, des mesures doivent être prises
 pour remédier au déficit des effectifs de toutes
 sortes.

M. le Président rappelle, au sujet de la
 coordination des demandes de matières premières,
 la situation à la 2^e année de guerre, et se
 demande s'il ne faudra pas créer un
 ministère des fabrications de la défense nationale.

M. Laurent Eynac pose également la
 question des indisponibles et des pièces de
 rechange. Il aborde ensuite le problème de
 l'artillerie antiaérienne et celui de l'infrastructure,
 et la question de l'organisation du ministère de l'air.

M. le général Hirschauer manifeste ses
 craintes au sujet des matières premières; M. Rambaud
 insiste sur la nécessité d'intensifier la fabrication et
 sur l'importance de la D.C.A.

M. le Président signale que les derniers bombar-
 dements de Barcelone ont eu lieu "en piqué".

M. Robert Bellanger prévoit une résistance des
 constructeurs à la spécialisation s'ils ne font pas
 leurs appareils; on pourrait leur faire faire des
 pièces détachées. Il montre la nécessité
 de ne pas amonceler des contrôles, souvent illusoirs.

M. Bergelon demande qu'on substitue aux
 commandes massives des "petites séries" constamment
 renouvelées.

M. Farjon demande que les réponses du ministre soient détaillées, qu'elles indiquent pour chaque usine les possibilités de travail et les prévisions de rénovation.

M. Viellard demande quelle doctrine préside à l'aménagement des terrains. Il demande que l'on envisage le rattachement à la défense nationale de la défense passive.

M. Belthil pose la question de priorité, puisque les crédits ne peuvent suffire à tout. D'abord les achats à l'étranger, puis l'outillage; ce sont les plus pressés.

M. Rambaud désire que le rapport insiste sur la nécessité d'intensifier la production. Il indique également qu'une question d'habillement se pose pour l'armée de l'air.

M. Laurent Eynac remercie ses collègues de leurs suggestions et indique que 40.000 ouvriers travaillent en France pour l'aviation, contre 80.000 en Italie et 120.000 en Allemagne; que la durée du travail est chez nous de 37 h. 50, contre 52 h. en Allemagne. Nous perdons plus de 8 millions d'heures par an avec le système actuel. Le problème posé par M. Bellanger se rattache à des questions de standardisation.

Le rapporteur ne partage pas l'avis de M. Bergeon car il y a des décalages en passant de la petite série à la grande. Mais la commande de grande série peut être passée avec faculté, après 200 ou 300 appareils, d'introduire des révisions partielles.

Le programme d'infrastructure semble exécuté avec lenteur.

M. Viellard signale que les influences électorales ont eu une action assez importante.

M. Laurent Eynac montre que les fabrications n'ont qu'un milliard sur $4 \frac{1}{2}$ pour le budget de l'air. C'est insuffisant.

Pour les achats à l'étranger, les Américains feraient-ils jouer le délai de deux ans? Il y a aussi la question de la durée de fabrication.

En ce qui concerne les crédits d'outillage, rien n'est prévu pour les constructions; de plus, il n'y a pas de fonds de roulement.

La commission décide d'entendre M. le ministre de l'air dans sa séance du 17.

La séance est levée à 19 h.

B

Séance du 17 février 1938 (16h)

Présidence de M. Paul Bénazet.

Audition de M. le ministre de l'air.

(Voir Sténographie aux annexes.)

749
Séance du 23 février 1938.

Séance du 24 février 1938.

(Réunion plénière des
commissions de la Défense nationale.)

(Sténographie aux archives)
de ces comités secrets.

Séance du 3 mars

(voir page suivante)

Séance du 3 mars 1938.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents: MM. R. Belmont, de Blois, Brasseau, Chassaing, Delbail, Farjon, de la Grange, de Dion, Laurent-Eynac, Mahieu, Martin-Birachon, Daniel-Vincent, Rambaud

M. le Président indique que le compte rendu in extenso de la réunion plénière est à la disposition des présidents; les rapporteurs pourront en prendre connaissance. Ils feront des rapports particuliers et se réuniront pour le rapport général.

M. Laurent-Eynac, rapporteur, ajoute que le rapport sera approuvé en séance plénière et soumis à M. le Président de la République. Une réunion est prévue tous les trimestres.

M. Rambaud estime que les membres des commissions doivent avoir aussi communication des pièces.

M. Daniel-Vincent précise que les présidents demanderont communication des pièces sans leur responsabilité, mais que les membres pourront ainsi en prendre connaissance. Sur une question de M. de Blois, il signale qu'en cas d'absence d'un président de commission, un autre pourra donner la communication.

C M. de la Grange appelle l'attention sur le problème de l'outillage; il rappelle son enquête en Amérique et pense qu'en 90 jours on pourrait trouver les 4/5 de ce qu'il faut, le reste en novembre 1938, mais à condition de passer les commandes immédiatement. Or le plan de rénovation n'est pas encore élaboré. Un retard de quinze jours dans la commande peut, étant donné la concurrence, avoir de graves répercussions.

M. Mahieu indique qu'il y a des questions de personnes qui créent des difficultés.

M. Laurent Eynac signale que le ministre de l'air a déjà d'importantes disponibilités de crédits d'outillage; d'autre part, le marché de l'outillage n'est pas très vaste; mais, en attendant les machines, on peut faire des dérogations à la loi de quarante heures. Rien n'a été fait dans cet ordre d'idées.

M. Mahieu annonce que le ministre a envoyé un contrôleur dans chaque usine et qu'il doit être en possession des rapports. Il doit les apporter à la sous-commission de contrôle des fabrications.

M. Delthil demande que l'argent destiné à l'outillage ne serve pas à autre chose.

M. Martin Binachon montre que les dérogations prévues pour les usines nationales ne peuvent avoir leur plein effet que si elles sont accompagnées de dérogations pour les usines privées approvisionneuses.

M. de Blois désire que les présidents des commissions de défense nationale demandent au ministre l'abrogation des quarante heures.

M. le Président croit qu'il faut demander au ministre de désigner un homme qualifié et responsable pour centraliser les moyens de fabrication (ce pourrait être le directeur des constructions aériennes), et lui indiquer que l'opinion de la commission est qu'il faut faire porter le premier effort sur l'outillage, puis examiner la question du travail ouvrier.

M. Daniel-Vincent distingue entre l'outillage général, qu'on peut acheter à l'étranger si on ne le trouve pas en France, et l'outillage propre à chaque commande, qu'on ne peut commander dehors.

parce qu'il faudrait fournir les plans et que la mise au point ne serait pas assurée.

M. de la Grange précise qu'il s'agit d'outillage général, ~~pour~~ nos usines sont presque toutes démunies, et qu'il n'y a pas de temps à perdre.

M. Chassaing serait heureux d'avoir l'opinion des industriels sur ces questions.

M. Brasseur pense qu'il faut attendre les résultats de l'enquête du ministre.

M. Farjon s'étonne des retards apportés.

M. de la Grange suggère l'audition, entre autres, du directeur de l'arsenal de l'air.

M. Daniel Vincent voudrait un recensement des disponibilités (matières premières, outillage, personnel.)

Après une discussion générale, la commission décide, avant toute audition, d'attendre les résultats de l'enquête ministérielle, mais de demander ceux-ci d'urgence.

La séance est levée à 17 h. 20.

925

Séance du 17 mars 1938.

Présidence de M. Paul Bénazet

Présents: MM. Bellanger, Belmont, Brasseur, de Dion, Belthil, Daniel Vincent, Farjon, de la Grange, Général Hirschauer, Laurent Eynac, Lardier, Lefebvre du Preij, Dissar, Mahieu, Rambaud, Roussel, Schrameck, Viellard

M. Laurent Eynac donne connaissance des conclusions de son rapport sur l'état de l'aviation française, en face des aviations étrangères, et les moyens d'y remédier: appel au travail, appel au crédit. Il montre la nécessité d'une politique d'approvisionnement des matières premières.

Il examine ensuite les questions de D.C.A et d'infrastructure.

Il conclut en proposant de demander au Gouvernement de faire pour l'aviation un effort prodigieux, considérable.

Tous les membres de la commission approuvent le rapporteur et louent son travail.

M. Lardier ajoute qu'il faut faire appel au Gouvernement pour qu'il se décide à prendre des décisions. Rien n'a été fait depuis un mois.

M. Daniel Vincent estime que la nécessité de protéger la mobilisation montre qu'il faut faire effort en faveur de la chasse. M. de la Grange rappelle l'importance de l'aviation d'attaque, qui a marquée la guerre d'Espagne. Il insiste sur l'urgence qu'il y a à préparer la mobilisation industrielle et rappelle l'exemple anglais de shadow industry.

M. Mahieu pense qu'il faut assurer aux ouvriers un travail stable et qu'ils accepteraient alors de travailler

d'avantage. D'autre part, il faut choisir des avions facilement constructibles. Enfin, la nationalisation a été funeste aux recherches de prototypes.

M. Robert Bellanger se demande si les cellules ne pourraient pas être données à faire aux carcassiers. Il faut construire le meilleur appareil existant, étranger si nécessaire.

M. Rambaud rappelle que, devant les 3 commissions, M. Laurent-Eynac avait parlé de l'organisation lâcheuse de l'armée de l'air. Il désire qu'il en soit encore fait mention. Il indique qu'il n'a trouvé aucun approvisionnement chez Hispano-Suiza.

M. Laurent-Eynac, rapporteur, remercie ses collègues de leurs compléments d'information. Il indique quelques points supplémentaires de son rapport.

M. le Président désire donner connaissance à la commission de renseignements sur l'infrastructure. Ce sera le sujet de la prochaine réunion.

Le rapport de M. Laurent-Eynac est approuvé. Il prendra place dans le rapport général présenté à la prochaine réunion plénière.

La séance est levée à 18^h 30.

(Réunion plénière du 30 mars 1938.)

B

Séance du 31 mars 1938.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents. MM. de Berny, de Blois, Bellanger, Brasseur, Chassaign, Delthil, de Dion, le général Hirschauer, Laurent-Eynac, Lissac, Mahieu, Rambaud, Senès.

M. de Blois demande que le ministre de la Défense nationale soit entendu pour dire pourquoi des dérogations ne sont pas accordées.

M. Mahieu pense que la commission ne doit s'occuper que des avions.

M. de Blois craint que le ministre de l'air, s'il est entendu seul, ne puisse discuter de cette matière qui dépend du ministre de l'éducation nationale. Au surplus, une partie de l'aviation dépend du ministre de la guerre.

M. le Président a vu M. le général Gamelin. Il nous faut 3.000 chars d'assaut, et la production est de 15 par mois, et même 9 en mars. Il faut prendre des mesures telles que celles que savait prendre Clemenceau.

M. le Président signale que la commission plénière a décidé à l'unanimité d'émettre un avis favorable à la nomination de 3 membres de chacune des commissions de l'armée et de la marine dans la sous-commission de contrôle.

M. Rambaud rappelle qu'il s'agissait aussi de lui donner les pouvoirs d'enquête.

M. Mahieu indique que c'est alors au Sénat à accorder les dits pouvoirs, dont M. le président de la commission des finances ne semble pas partisan; il faudrait lui en parler.

M. Delthil déclare qu'il faut faire attention à l'effet que cela produirait dans le pays.

M. Rambaud montre les difficultés de plus en plus grandes rencontrées par la sous-commission, dont la responsabilité est engagée.

M. Mahieu fait une réserve: la sous-commission dépend de la commission des finances. Il demande que la question soit débattue par les présidents des 4 commissions.

M. le Président propose d'en conférer avec M. Caillaux, accompagné de MM. Mahieu et Rambaud.

M. Delthil désire qu'on donne le personnel nécessaire, et qu'on augmente les pouvoirs, mais sans aller devant le Sénat! Il faudrait un rapporteur, doublé d'un spécialiste.

Il est décidé que M. Rambaud s'entretiendra de la question avec M. Caillaux.

Nomination des rapporteurs.

La commission désigne M. Laurent Eynac comme rapporteur du projet sur l'organisation du pays en temps de guerre et M. Mahieu comme rapporteur du projet relatif aux crédits à affecter à la défense nationale.

M. le général Hirschauer signale que les à-coups de la production viennent souvent de ce fait que l'Etat est mauvais payeur.

M. de Dion rappelle qu'on manque aussi d'ouvriers de maîtrise.

Infrastructure.

M. le Président donne lecture d'une pétition de l'association des propriétaires du quartier de Villars, faubourg de Montluçon, indiquant qu'on a choisi là un terrain exigü, non susceptible d'être agrandi, avoisiné de lignes à haute et basse tension et de maisons.

M. Ceccaldi, contrôleur général, a examiné cette affaire, dès 1935. Le terrain, petit, et qui nécessitera de grands travaux, a été choisi dans une zone du plan d'extension, où de nombreux petits retraités avaient acheté des terrains pour construire, ce qu'ils ne peuvent plus faire. Les avions envoyés, depuis dix-huit mois, n'ont vraisemblablement pas encore volé.

M. le Président pense qu'on pourrait rappeler à cette occasion qu'il faut suivre les règles prescrites par l'état-major et pour les usagers.

M. de Blars estime également qu'il convient de rappeler les règles générales et cite le cas d'Angers, où eurent lieu de graves accidents.

M. Ceccaldi indique que le terrain est sur un plateau dominant la ville, ce qui oblige à la survoler; cependant, les services d'infrastructure du ministère de l'air l'ont jugé bon. Il n'a donc pas insisté.

M. le général Hirschauer n'est pas ennemi des petits terrains, la vitesse croissante permet aux avions de s'élever plus rapidement; de plus, ils peuvent servir à l'aviation populaire. Mais il désire savoir à quel prix revient le brevet aux écoles, et à quel prix celui de l'aviation populaire.

M. Brasseur croit que le point important est de savoir si le terrain remplit les conditions requises. Quant à la gêne apportée aux tiers, même petits propriétaires,

elle doit s'effacer devant l'intérêt général.

M. de Berny donne le chiffre de 5 à 6.000 francs pour les ^{brevets des} écoles, 10.000 pour l'aviation populaire. La formation scolaire coûte peu. L'achat d'appareils s'amortit sur plusieurs années...

M. Ceccaldi croit que ces chiffres sont voisins de la réalité.

La séance est levée à 18^h 40.

Séance du jeudi 7 avril 1938.
16 h.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents: MM. de Berny, Brasseur, Bellanger, de Blois, Armbruster, Bergeon, Chassain, Daniel-Vincent, Delthil, de Dion, de la Grange, Général Hirochauer, Farjon, Laurent-Eynac, Roussel, Viellard

Organisation de la nation en temps de guerre

M. Laurent-Eynac donne connaissance de son projet de rapport.

Le problème de la responsabilité gouvernementale dans la défense nationale, avec son corollaire le commandement unique, se posera par suite des adjonctions demandées par M. Fabry. La commission pourrait donner son adhésion aux modifications proposées pour les articles 1 à 4, précisant que le président du conseil exerce une haute autorité et que direction et contrôle se font sous l'autorité directe du ministre de la Défense nationale. Aux articles suivants, le texte de M. Fabry tend à donner la possibilité de choisir ultérieurement entre les diverses formules. M. Laurent-Eynac préfère

que le ministre de la D.N. soit différent des 3 autres; le comité permanent ne doit pas être seul à prendre des ~~décisions~~^{avis} et à faire des études

M. de Blors est partisan d'un ministre de la D.N. supérieur aux 3 autres et d'un chef d'état major de la Défense nationale. Il voudrait qu'il soit dit que le comité permanent "décide après avis obligatoire des conseils supérieurs de la guerre, de la marine et de l'air."

M. Brasseur demande si la crainte d'une désorganisation de la Défense nationale par suite de la création d'un superministère est fondée.

M. Laurent Eynac croit cette création possible. Il rappelle que les présidents du conseil ont toujours essayé d'avoir un ministère pour disposer de services et de crédits. L'objection au ministère supérieur disparaîtra quand on aura fourni des moyens à ce ministre unique, ou plutôt supérieur. L'armée de l'air doit aussi avoir les moyens nécessaires. On semble avoir affaire à "des hommes qui ne "réalisent" la guerre qu'à travers leurs souvenirs plutôt qu'à travers leurs prévisions."

M. Delthil est partisan d'un ministre avec 3 sous-secrétaires d'Etat. Il désire un vote à l'unanimité pour créer le choc psychologique nécessaire. On pourrait attirer l'attention du Gouvernement sur les modifications à faire.

M. Bergeon ne tient pas à un bouleversement nouveau, à trois mois du précédent. Il pense que le texte permettra à M. Paladier de prendre les dispositions nécessaires.

M. le général Hirschauer est aussi pour un ministère supérieur aux 3 autres.

M. le président estime que la défense nationale souffre d'une incoordination complète. Il constate que la commission est favorable à un ministère de la D.N. indépendant, mais que certains membres vont valoir des raisons d'opportunité.

M. Chassaign est favorable à un vote sans modifications.

M. Laurent Eynac fait valoir qu'il y a de l'ordre à mettre dans le texte et que la commission de l'armée a pensé que son devoir était d'apporter des modifications en conséquence. Il faut au moins indiquer dans le rapport la solution qu'on souhaiterait, celle d'un ministre arbitre - et on peut voter les modifications demandées par la commission de l'armée.

Cette proposition est adoptée, MM. Daniel-Vincent et Chassaign s'abstenant.

M. Laurent Eynac approuve l'amendement de M. de Blois, mais se demande si on ne pourrait pas seulement présenter des réserves.

M. de la Grange est de cette opinion. Il voudrait connaître l'avis du Gouvernement sur des modifications possibles au texte.

M. de Blois fait valoir que le texte de la Chambre est en tout cas inapplicable.

M. Delthil reconnaît que, si la commission de l'armée maintient ses propositions, la situation est différente.

M. Daniel-Vincent précise la position de la commission de l'armée, à la demande de M. Brasseur : elle considère certaines questions comme très sérieuses.

M. le général Hirschauer pense que si on change le texte, autant essayer d'y mettre sa pensée.

731

d'amendement de M. de Blois est adopté, étant entendu que, si le ministre insiste, on le mettra seulement dans les observations (abstention de M. Chassaigne).

M. Laurent-Eynac signale une autre adjonction, proposée par M. Fabry, et relative au chef d'état-major de la D. N.; mais il laisse toute liberté à la commission, dont les voix se partagent. Il en serait partisan si ce chef d'état-major était distinct des 3 autres, mais la commission a été tout à l'heure en faveur d'un texte moins rigide pour le ministre.

Le rapporteur examine ensuite les articles traitant de la défense passive et de la défense active. Le ministre ^{de la D. N.} doit coordonner mais non organiser. Le ministre de l'air propose à ce sujet un nouveau texte qui aurait l'agrément de M. Babier, et que la commission approuve.

Une modification proposée par M. Fabry à l'article 11 semble dans les vues de la commission.

Au sujet de la mobilisation industrielle (art. 47 à 49), à laquelle on ne donne pas toute l'importance désirable, une remarque serait à faire.

M. le Président insiste sur ce fait qu'il faudrait une mobilisation industrielle préétablie. Les lacunes les plus graves viennent de ce qu'on a toujours agi comme s'il y avait un ministère de l'armement, qui manque.

Sur l'ensemble, M. de Blois, partisan du chef d'état-major général, s'abstient. Le rapport est approuvé, et M. Daniel-Vincent rend hommage aux efforts de collaboration du rapporteur.

La séance est levée à 19 h.

Séance du 2 juin 1938 (16 h.)
Présidence de M. Paul Bénazet.

##

Présents : mm. Bellanger, Bergeon, Brasseur, Belmont, de Blois, de Dion, Delthil, Delesalle, de la Grange, Farjon, le général Hirschauer, ~~del~~ Laudier, Laurent Eynac, Lefebvre du Prey, Mahieu, Maroselli, Roussel, Senès, Schramm.

Audition de M. Guy la Chambre,
ministre de l'air.

Ensuite, M. Laurent Eynac, rapporteur du projet sur l'organisation de la nation en temps de guerre, donne lecture de son projet de rapport, sur ^{quelques} articles modifiés par la commission, de l'armée.

M. Bellanger propose qu'on demande à la commission de la marine ^{et à la commission de l'armée} de nommer ~~leurs~~ 3 représentants à la sous-commission de contrôle, mais n'insiste pas.

La séance est levée à 19 h. 30.

Séance du 6 octobre 1938.

(Pour mémoire.)

Séance du 23 novembre 1938.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents : MM. Bellanger, de Berny, Besnard, de Blois, Brasseur, Chassaing, de Courtois, Daniel-Vincent, Delthil, de Dion, Laurent Eynac, de la Grange, général Hirschauer, Farjon, Mahieu, Maroselli, Mauger, Schrameck, Senès.

M. LE PRESIDENT donne lecture du questionnaire préparé sur le plan d'armement de l'armée de l'air.

M. le général HIRSCHAUER estime qu'il y a du temps perdu dans l'instruction du personnel et se demande si le défaut d'instruction n'est pas cause d'accidents.

M. LE PRESIDENT donne connaissance des rapports faits à ce sujet et qui montrent que les accidents sont souvent dus au matériel. M. MAHIEU précise qu'ils viennent souvent des moteurs.

M. MAROSELLI désirerait une commission d'enquête ; M. MAHIEU croit que cette idée ne sera à examiner que si le ministre n'indique pas d'une façon satisfaisante les mesures qu'il a prises. Il demande que l'on précise sur le questionnaire que la commission désire connaître la répartition des dépenses d'outillage par société et par usine. La commission a enfin pu constater pour l'infrastructure des retards importants dus à un formalisme abusif, une question devrait être posée à ce sujet.

M. BELLANGER voudrait que, pour apprécier le nombre d'accidents dus aux moteurs, on tînt compte du nombre de moteurs et du nombre d'heures de vol.

M. LAURENT EYNAC indique qu'il s'agit surtout d'un défaut de qualité des matières premières. La situation s'améliorera probablement plus difficilement pour les moteurs que pour les cellules ; il faudra en tout cas résoudre les problèmes de l'organisation du travail, de sa durée et des crédits.

M. de la GRANGE montre que l'Allemagne a quatre ans d'avance et que cela ne pourra se rattraper qu'avec du temps et de l'argent ; les chiffres que le ministre pense atteindre comme sorties seront encore insuffisants ; de leur côté, les Anglais se disposent à faire un effort formidable.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'une délégation composée de MM. de la Grange, Mahieu, Laurent Eynac, Maroselli et lui-même est allé exposer au ministre de l'air les craintes de la commission ; il est allé ensuite voir le président du conseil. Il estime que les problèmes en cause ne pourront être résolus que par des moyens extraordinaires, un effort gigantesque et immédiat s'impose ; il nous faut avoir une diplomatie assez habile et des hommes d'Etat assez adroits pour obtenir de grandes nations industrielles qu'elles nous fassent le plus rapidement possible des cessions de matériels de guerre et, pendant ce délai, nous organiser. On répète souvent que la France n'est pas un pays très industriel, mais l'Italie l'était beaucoup moins. Le président du conseil a déclaré qu'il s'agissait d'une question de finances ; il appartient à la commission des finances d'examiner cette question mais il ne faut pas oublier que le monde a les yeux sur la France et que l'effort fait pour son aviation sera considéré comme la pierre de touche de son redressement.

M. FARJON constate qu'un effort considérable a été fait mais que le temps presse, la guerre pouvant être dans quelques mois ; la nouvelle méthode de M. Caquot semble être la bonne - et peut-être pourrait-on entendre celui-ci - mais, à côté du dictateur aux cellules, il faut un "dictateur" aux moteurs. Rattraper l'Allemagne n'est peut-être pas impossible, mais de toutes façons on peut espérer écoeurer l'Italie, qui saura qu'elle devra supporter tout le poids de la lutte.

M. LE PRESIDENT lit une lettre de M. Caquot indiquant que l'acquisition d'outillage sera plus longue à avoir des résultats pour la construction des moteurs, mais qu'on pourra multiplier assez rapidement par 3, puis plus lentement par 5, la production des moyens de défense nationale de 1937.

M. RENE BESNARD appelle l'attention de la commission sur les responsabilités qu'elle a ; la lettre de M. Caquot, qui contient surtout des vérités premières, ne le rassure pas. Une certaine sévérité doit être la règle de la part de la commission. D'un autre côté, il ne suffit pas de demander des crédits, car beaucoup d'argent a déjà été utilisé, et mal.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'à la demande de M. Delthil la délégation a déclaré au ministre que si elle ne pouvait pas avoir la certitude d'un changement de méthodes elle était décidée à donner en bloc sa démission.

M. MAROSELLI ne partage pas l'optimisme de certains commissaires en ce qui concerne les sorties ; ils indiquent quels retards sont à prévoir dans différents cas, particulièrement pour les hélices. Il importe de demander au ministre combien d'avions doivent sortir chaque mois et de contrôler ce chiffre. D'autre part, il estime que les attributions d'outillage n'ont pas été faites toujours d'une façon suffisamment raisonnée. A côté du ministre qui commande, il faut un technicien qui soit sûr de rester deux, trois ou quatre ans.

M. BELLANGER veut bien admettre qu'on atteindra 200 avions par mois, mais ce ne sera pas suffisant. Or, on a construit à la fin de la guerre 3.000 avions par mois ; les difficultés de construction ont été accrues, mais les moyens de fabrication ont été perfectionnés. L'étranger n'a peut-être pas tant que cela d'avions modernes à vendre et, pour nous, construire des usines demande du temps ; on en arrive à cette conclusion qu'il est nécessaire de réquisitionner de grandes usines, malgré les conséquences économiques, d'exportation, etc., qui peuvent en résulter.

Pour les moteurs, l'étranger a l'outillage nécessaire et pourra nous en vendre plus facilement.

M. MAHIEU revient sur la question des crédits et fait observer que des sommes considérables ont été accordées et dépensées ; la commission des finances ne refusera pas l'argent si on lui présente un programme raisonnable, mais on préfère actuellement commander des avions demandant 18.000 heures de travail que d'autres, équivalents, qui n'en demandent que 6.000.

Le président de la commission de contrôle donne une statistique des dernières sorties, montrant que l'on sort encore des avions "divers" alors que le nombre des chasseurs est encore insuffisant. Enfin, beaucoup d'ingénieurs ne sont pas des "chefs" et ne savent pas commander.

M.
M. LAURENT EYNAC, comme Bellanger, estime qu'il ne faut pas s'en tenir à 200 avions par mois et qu'un effort prodigieux doit être fait ; il est nécessaire de rechercher une simplification de construction, peut-être en faisant appel à la construction mixte, avec bois, et il faut mobiliser l'ensemble des

organisations de l'industrie aéronautique. Sur une question de M. Bellanger, ~~il~~ il indique qu'il n'existe presque pas de prototypes "mixtes" mais qu'on peut en susciter.

M. MAROSELLI fait observer que chaque nouveau ministre a besoin de plusieurs mois pour se mettre au courant ; il faut un programme qui puisse continuer à être appliqué si le ministre change.

M. DE LA GRANGE remarque que la construction "bois et tôle" demande une très bonne main d'oeuvre et empêche la série.

Il regrette l'absence, dans les usines françaises, d'ingénieurs de la production et d'ingénieurs de l'outillage.

M. CHASSAING rappelle qu'il avait demandé que la commission entende des industriels et des ingénieurs.

Après avoir décidé de demander que d'énergiques mesures soient prises pour l'augmentation de la capacité de production ~~et~~ et l'adaptation du programme actuel, la commission décide d'entendre le ministre à sa prochaine séance et de voir ensuite si l'audition d'autres personnes est nécessaire.

La séance est levée.

SEANCE DU 1er DECEMBRE 1938.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents : MM. Belanger, Bergeon, de Berny, de Blois, Brasseur, Chassaing, de Courtois, Daniel-Vincent, de Dion, Delthil, Laurent Eynac, Farjon, de la Grange, ~~M~~ général Hirschauer, Mahieu, Maroselli, Mauger, Rio, Roussel, Senès, Schrameck.

M. DE LA GRANGE, rapporteur du budget de l'air à la commission des finances et secrétaire de la commission depuis plusieurs années, ayant posé sa candidature, est élu vice-président de la commission en remplacement de M. Martin-Binachon, décédé.

M. GUY LA CHAMBRE, ministre de l'air, est entendu par la commission.

(Compte rendu in extenso aux annexes.)

SEANCE DU 27 DECEMBRE 1938.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents : MM. Armbruster, Bellanger, Belmont, de Blois, Chassaing, Daniel-Vincent, de Dion, Laurent Eynac, de la Grange, général Hirschauer, Lancien, Laudier, Lissar, Mahieu, Maroselli, Rambaud, Rio, Roussel, Schameck.

M. MAHIEU est nommé rapporteur du projet de loi (3.960) tendant à mettre à la disposition du ministre de l'air un contingent de croix de la Légion d'honneur en faveur des combattants volontaires.

M. BRASSEAU proteste contre l'avis donné par M. Bergeon, vice-président, en séance publique, sur la date de l'interpellation de M. Maroselli, la commission n'en ayant pas délibéré.

M. DE LA GRANGE explique que le ministre et la présidence ont tenu à avoir l'avis de la commission.

M. MAROSELLI ajoute qu'il n'entend parler qu'en son nom.

Exposé par M. de la Grange de son rapport sur le budget de l'air, à la commission des finances.

M. de la GRANGE indique que la commission des finances lutte pour que l'on ne mette pas dans les dépenses d'investissement d'autres dépenses, telles que celles de personnel, les règles n'étant malheureusement plus suivies depuis longtemps.

Le budget comportera 8.500 millions au titre des investissements et 2.321 au titre du budget général.

Le rapporteur rappelle les efforts faits pour l'outillage et, en ce qui concerne la nationalisation, qu'aucun fonds de roulement n'avait été prévu.

M. RAMBAUD voudrait savoir où en est la question des redevances de licences.

M. de la GRANGE étudie ensuite la question du personnel. On admet dans l'aviation des officiers de réserve en situation d'activité, et des officiers des autres armes ; le manque d'officiers est malheureusement général, et cela a nécessité un arbitrage du général Gamelin ; le danger serait que l'armée de terre essaie de se défaire de ses moins bons éléments.

Les soldes, traitements et indemnités sont insuffisants, et les sous-officiers moins bien payés que les manoeuvres spécialisés malgré l'attribution d'indemnités de toutes natures.

M. LAURENT EYNAC fait remarquer que la commission des finances a supprimé un crédit de 8 millions pour les sous-officiers mécaniciens.

M. de la GRANGE explique qu'elle s'est fait une règle absolue de ne pas aller au delà des chiffres du Gouvernement.

M. SCHRAMECK demande que l'on intervienne auprès du ministre pour qu'il demande le crédit. (Approbation unanime.)

La commission donne mission à M. Laurent Eynac de déposer un amendement tendant à la reprise des chiffres votés par la Chambre des députés.

M. RIO fait observer que la situation est la même pour les trois armes ; il faut aussi augmenter la durée des liens des mécaniciens avec l'armée.

M. de la GRANGE parle ensuite de la réorganisation de l'armée de l'air, et de l'aviation populaire, qui devrait surtout former une élite ayant l'entraînement militaire.

M. Laurent EYNAC désirerait que la jeunesse comprît qu'on sert l'aviation non seulement comme pilote, mais aussi comme spécialiste, ce qui ouvre de plus des débouchés dans des carrières civiles.

C'est bien le sentiment de M. de la GRANGE, qui voudrait que la commission se saisisse de la question de l'aviation populaire en janvier et donne des directives au ministre. M. Laurent Eynac, qui a présidé le congrès de l'aviation populaire, pourra faire un exposé de la question.

Le rapporteur de la commission des finances aborde ensuite la question de l'aviation marchande, de la prorogation de la concession d'Air-Afrique pour la mettre en harmonie avec celle d'Air-France, et de l'Atlantique nord, pour laquelle la commission des finances demande de reprendre les chiffres du Gouvernement. Il est nécessaire qu'en 1939 on fasse un pool avec les Américains. Sur une question de M. ARMBRUSTER, il précise que les crédits de l'an dernier ont servi à commander 2 hydravions de 60 tonnes, qui ne seront prêts qu'en 1942 au plus tôt, il faut pouvoir commencer dès 1939.

Financement. Le ministre de l'air ne peut pas toujours assurer aux industriels la continuité des commandes parce qu'il manque de crédits de paiement ; il faudrait faire des commandes ouvertes, mais cela demande un assouplissement des règles de l'annuité budgétaire.

M. Laurent EYNAC montre que, les crédits de paiement étant à peu près complètement engagés, la règle qui veut qu'on ne puisse se servir des crédits d'engagement que s'ils sont gagés par un quart de crédits de paiement empêchera de se servir des dits crédits d'engagement.

M. LE PRESIDENT fait remarquer l'infériorité que de telles mesures administratives donnent vis-à-vis des états totalitaires

M. de la GRANGE demande que l'on n'insiste pas trop sur la question soulevée en séance publique, la commission des finances ayant déjà fait des difficultés pour accepter certaines choses ; il a été promis que, l'an prochain, le ministère de l'air bénéficierait de la même souplesse de méthodes que le ministère de la marine.

Il note que les prévisions pessimistes de son rapport confidentiel de 1937 ont été encore trop optimistes ; nous avons progressé, mais l'axe aussi ; la situation s'améliorera en 1939 d'une façon absolue, mais pas d'une façon relative. Il faudrait porter notre production à 500 avions par mois, d'où un problème industriel très difficile à résoudre et qui pose à son tour un problème financier. Il importe de réduire le prix des appareils, d'avoir des prototypes simples, en nombre restreint, commandés en grande série ; le plan destiné à remplacer le plan V doit être immédiatement préparé.

M. MAROSELLI fait ressortir le manque de pilotes, qui, d'ailleurs, existe aussi en Allemagne.

M. LE PRESIDENT demande que l'on se méfie de l'utilisation de moyens automatiques de pilotage.

M. Laurent EYNAC fait observer que l'automatisme, qui peut être réalisé pour les manoeuvres, ne l'est pas encore pour la commande celles-ci.

M. le général HIRSCHAUER demande si l'on a prévu les travaux nécessaires d'infrastructure.

M. de la GRANGE indique que les crédits ont été très augmentés. Sur une question de M. ARMBRUSTER, il ajoute que la flotte aérienne allemande ancienne est inférieure à la nôtre.

C M. Laurent EYNAC évoque notre infériorité, qui va en s'élargissant et sera tragique au printemps de 1939, d'autant plus que nous n'aurons pas de matériel de bombardement.

Mieux vaut un ~~XXXXXX~~ moteur plus simple, même s'il donne 15 km. de moins à l'heure.

Il faut arriver à la mobilisation industrielle pour l'aéronautique et les industries annexes, une main d'oeuvre spécialisée pourrait être trouvée dans les autres armes.

M. LE PRESIDENT observe que la fabrication doit être conçue de telle sorte que la quantité de spécialistes ne soit pas nécessairement très grande.

M. RAMBAUD estime que la cause principale de notre infériorité est morale ; il évoque les limitations de travail imposées par certains organismes aux ouvriers, et les embauchages de complaisance à des salaires très élevés. Il faut réformer cette moralité pour en sortir.

M. DE DION croit qu'il faudrait s'adresser à Renault et Citroën. D'un autre côté, pour ne pas que les avions soient détruits par les bombardements, il faut des abris souterrains.

M. LE PRESIDENT fait remarquer que la main d'oeuvre du génie est souvent inemployée et pourrait servir à cette fin.

Sur une question de M. DANIEL-VINCENT relative à la politique de constructions du Gouvernement, M. de la GRANGE expose que le plan V a été établi après consultation du conseil supérieur de l'air et que l'effort sur le bombardement a été placé après celui sur la chasse. Il serait bon de coordonner les efforts franco-anglais, chacun construisant les avions qu'il fait le mieux.

M. Laurent EYNAC annonce que le président du conseil semble envisager une accélération de l'effort sur le bombardement, peut-être par des ~~XXXXXX~~ achats à l'étranger. A une question de M. DANIEL-VINCENT, il répond que le prix d'un avion de chasse est de 12 à 1500.000 francs, celui d'un bombardier de 2 à 4 millions.

M. ROUSSEL rappelle tous les efforts faits pour l'aviation, ce qui montre que ce sont bien les méthodes qui sont mauvaises ; il souhaite que le ministre de la guerre ne fasse pas d'opposition au passage d'officiers dans l'armée de l'air.

247

M. LE PRESIDENT remercie M. de la Grange de son rapport et de sa sincérité.

La séance est levée.

REUNION DU 25 JANVIER 1939.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents : Bellanger, Beluel, Besnard, Brasseau, Belmont, Daniel-Vincent, de Blois, Delesalle, Delthil, Laurent Eynac, Farjon, général Hirschauer, de la Grange, Lissar, Mahieu, Maroselli, Monsservin, Rio, Roussel (Aisne), Rambaud, Viellard.

Après un échange de vues général, M. Laurent EYNAC présente un projet de questionnaire.

M. MAHIEU demande que les chiffres fournis par le ministre soient très détaillés, tant pour les répartitions d'outillage que pour les sorties d'avions.

La question de la mobilisation industrielle et du financement soulève une vaste discussion.

M. DELESALLE pense qu'une avance supplémentaire de 10 milliards peut être demandée à la Banque de France pour l'organisation de ce secteur de la défense nationale ; le potentiel militaire d'une nation est aussi un des moyens de défense de sa monnaie. Pour maintenir en temps de guerre 2.500 avions, il faut en faire 1.000 par mois ; pour cela, l'Air a besoin d'un "dictateur" et les contrôles abusifs doivent être supprimés, les autres allégés. Il faut acheter des avions en Amérique et monter des usines en province et en Afrique du nord, sans oublier les maisons ouvrières ; ce n'est pas impossible, l'exemple des régions dévastées le prouve, et les chômeurs du bâtiment sont nombreux. D'autre part, l'industrie automobile est pléthorique, et la main d'oeuvre féminine peut être utilisée. Les matières premières nécessaires pourront être réquisitionnées, pour la constitution de stocks suffisants.

Les centres importants doivent être dotés immédiatement des moyens de défense suffisants.

Programme et crédits actuels sont insuffisants, et le ministre devrait être appelé à donner son opinion sur ce point.

M. BELLANGER croit que certaines questions dépassent le ministre de l'air et sont des questions de Gouvernement ; c'est ainsi que les moteurs qui nous font défaut pourront être achetés à l'étranger, mais que cela soulève une question financière ; la réquisition d'usines semble la seule solution, mais c'est encore une question de Gouvernement. Il faudrait aider le Gouvernement à se défaire de certains règlements dont il est l'esclave et qu'il regrette probablement autant que la commission.

M. RAMBAUD fait valoir l'importance de la question morale. Il évoque les difficultés suscitées par des groupes financiers à la construction en France des Pratt et Whitney. M. DELTHIL appuie ces réflexions.

M. MAROSELLI croit que le plan V est insuffisant mais que l'on peut faire quelque chose dès maintenant ; il ne faut pas oublier que les industriels ont intérêt à faire "cher" puisqu'ils ont un bénéfice calculé d'après le prix de revient. Il y a un manque de coordination entre les usines d'avions et les accessoiristes et cela ne saurait se régler qu'avec un conducteur d'hommes placé à la tête de l'armement aérien.

Après une discussion générale sur divers points, M. Laurent EYNAC constate qu'il convient de resserrer le questionnaire à l'essentiel, mais qu'il importe d'être fixé sur le problème de la production (les chiffres étant donnés type par type), sur celui de l'équipement des industries et leur potentiel en temps de paix et en temps de guerre, sur les programmes l'actuel étant insuffisant en soi et par ses délais d'exécution. Les crédits se montent à 20 milliards, mais s'il est encore nécessaire de les augmenter, on le demandera au Gouvernement. On pourra aussi lui demander quels concours aériens il peut attendre en temps de guerre, il répondra s'il le désire.

La séance est levée.

1940.

Séance du mardi 31 janvier 1939.

Présidence de M. le général HIRSCHAUER, doyen d'âge.

Présents : MM. Bellanger, Beluel, Bénazet, de Berny, Brasseau, Daniel-Vincent, de Kergariou, de Dion, Laurent Eynac, Farjon, de la Grange, Gros, général Hirschauer, Lancien, Le Moignic, Lissar, Mahieu, Maroselli, Monsacré, Ouvré, Rambaud, Rio, Viellard.

M. VIELIARD propose, étant donné l'importance des questions de matériel dont elle a à connaître, de nommer un rapporteur général.

(Cette proposition est adoptée à l'unanimité.)

Sont élus, à l'unanimité des suffrages :

Président : M. Paul Bénazet ; rapporteur général : M. Laurent Eynac ; vice-présidents : MM. de la Grange et J.-P. Rambaud ; secrétaires : MM. Bellanger et Maroselli.

M. Paul BENAZET, président, remercie la commission ; il félicite M. le général Hirschauer, qui fut l'un des premiers aviateurs et qui représente les régions de l'Est.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER rappelle le sang-froid montré par ces régions lors des derniers événements.

M. LE PRESIDENT évoque les menaces qui pèsent sur la France et qui nous commandent d'être forts ; la commission de l'air estime que le temps est fini des ordres du jour lénitifs ; nos adversaires ont réussi parce qu'ils ont abattu les cloisons étanches ; en plein accord avec le Gouvernement, la commission cherchera à donner à la France les armes qui lui sont nécessaires.

M. le président souhaite la bienvenue aux nouveaux commissaires et félicite le ~~MM. Eynac~~ rapporteur général, M. Laurent Eynac, "l'un des plus populaires parlementaires de l'aviation".

Sur la proposition de M. Farjon, M. Delesalle est chargé de rapporter devant la commission la question de l'aviation populaire.

Il est décidé que M. Laurent Eynac présentera son rapport à la commission avant la réunion plénière des commissions de la défense nationale, le mardi février, à 10 h. 30.

La séance est levée.

COMMISSION de l'Air.

(Nommée au scrutin de liste dans les bureaux le 27 janvier 1939.)

(36 membres.)

Président :

M. Paul BÉNAZET.

Vice-Présidents :

MM. A. de LA GRANGE, J. P. RAMBAUD.

Secrétaires :

MM. Robert BELLANGER, MAROSELLI.

Membres :

MM.
Robert BELMONT.
BELUEL.
de BERNY.
René BESNARD.
BRASSEAU.
CHASSAING.
Pierre de COURTOIS.
DANIEL-VINCENT.
DELESALLE.
DELTHIL.
Marquis de DION.
Laurent EYNAC.
Roger FARJON.
Louis GROS.
Général HIRSCHAUER.
de KERGARIOU.

MM.
LANCIEN.
Henri LAUDIER.
LEFEBVRE du PREY.
LE MOIGNIC.
LISSAR.
Albert MAHIEU.
Fernand MONSACRÉ.
MONSSERVIN.
Albert OUVRE.
RIO.
Edouard ROUSSEL.
Emile ROUSSEL.
SCHRAMECK.
SÉNÈS.
VIELLARD.

Séance du 7 février 1939

(absent.)

746

SEANCE DU 10 MARS 1939.

Présidence de M. Paul BENAZET.

Présents : MM. Bellanger; Belmont, Brasseau, Chassaing, de Dion, Delesalle, Delthil, Lancien, Laudier, Laurent Eynac, Mahieu, Maroselli, Rambaud, Schrameck, Viellard.

M. LE PRESIDENT donne connaissance de renseignements qui lui ont été fournis sur les travaux d'infrastructure.

Sur une question de M. SCHRAMECK, il répond que personne, même le ministre, ne peut l'obliger à donner ses sources ; ce n'est pas auprès des services que l'on peut connaître la vérité, c'est d'ailleurs pour cela qu'il a fait donner aux commissaires les pouvoirs de contrôle, ce qui n'a du reste pas été facile.

Le ministre a été saisi de ces renseignements et a répondu en principe que les faits n'étaient plus exacts, en général ; il a reconnu les retards, dit qu'on s'efforçait d'y remédier, indiqué ce qui avait été fait et les prévisions pour 1939-40. Les questions posées étaient celles que la commission désirait voir élucider.

Un rapport pourrait être fait sur la question.

M. SCHRAMECK désirerait aussi des renseignements sur les dépôts et abris souterrains.

M. MAHIEU propose que la commission de contrôle s'occupe de la question ; M. DELESALLE pose sa candidature pour le rapport ; M. DELTHIL croit que les deux sont compatibles : la commission de l'air peut désigner un rapporteur et la commission de contrôle s'occuper de la question de son côté.

M. MAHIEU montre que les retards proviennent surtout du fait que celui qui exécute sur place ne peut changer quoi que ce soit sans passer par Paris.

M. DELTHIL rappelle qu'il y a aussi une question de crédits ; il ne suffit pas de voter ceux-ci, il faut trouver les sommes nécessaires dans le pays et une discrimination s'impose suivant le degré d'importance et d'urgence. Le plus pressé est l'effort sur l'outillage, qui donne des possibilités pour le futur, puis celui sur les avions eux-mêmes.

Sur une remarque de M. SCHRAMECK, que les trois armes travaillent chacune de leur côté en ce qui concerne les abris,

M. LE PRESIDENT donne lecture d'une note du ministre déclarant que l'aménagement de carrières coûterait trop cher ; cela ne semble pas exact puisqu'on ne sait pas toujours comment utiliser le génie.

M. SCHRAMECK fait valoir que beaucoup de conditions sont requises et que peu de grottes peuvent convenir.

M. DELESALLE déclare que l'infrastructure est absolument indispensable ; un plan d'urgence s'impose pour les travaux. Il importe de connaître la cause des retards.

M. DELTHIL précise qu'il a voulu dire que les choses devaient être faites économiquement ; les terrains doivent être achetés à bon compte et demander peu de travail et peu d'entretien.

(Le dossier de l'infrastructure est remis à M. DELESALLE pour son rapport.)

M. MAROSELLI voudrait savoir s'il est vrai qu'il ne soit sorti que 44 avions modernes en février ; M. LE PRESIDENT demande à M. le rapporteur général de donner les chiffres des sorties à la prochaine séance.

M. ~~XXX~~ SCHRAMECK désire que le ministre indique ce qu'il attendait par atelier et par fournisseur, ce qu'il a eu de chacun et les raisons du déficit.

M. MAROSELLI attache beaucoup plus d'importance aux mises en service qu'aux sorties ; c'est aussi l'avis de M. Laurent EYNAC : ce qui compte, c'est la mise en place, dans les formations militaires, de l'avion muni de ses moteurs et hélices et de son armement.

M. RAMBAUD appelle l'attention sur le nouveau Dewoitine, qui pourra être fabriqué en 6.000 heures, est homologué et considéré comme notre meilleur chasseur ; or, Dewoitine n'a plus de commandes et devra licencier du personnel. On dit que le ministère reprocherait à ce constructeur d'avoir montré son appareil à des personnes étrangères aux services.

M. BELMONT voudrait que tous les commissaires aient devant eux, au début de la séance, ~~le~~ un état des sorties d'avions.

M. LE PRESIDENT préfère en donner lecture, mais que ce ne soit pas publié.

M. MAROSELLI proteste contre la publication par "L'Intransigeant" de renseignements officieux ; M. DELESALLE demande que de telles publications soient interdites. M. Laurent EYNAC précise que ces renseignements sont obtenus par un système de primes ou de mensualités, ce qui est une sorte de corruption de fonctionnaires. M. le PRESIDENT transmettra l'expression du sentiment de la commission au président du conseil, car le ministre de l'air craint, ~~en~~ en édictant une telle interdiction, de paraître vouloir empêcher des attaques personnelles. Il faut d'ailleurs que la mesure s'applique aux trois armes.

M. RAMBAUD insiste pour qu'on transmette aussi au ministre un vœu concernant le Dewoitine.

M. DELTHIL indique qu'on a invoqué l'absence de moteur et que le ministre lui a du reste affirmé qu'une première commande serait faite incessamment.

M. RAMBAUD précise que les vitesses obtenues l'ont été avec le moteur existant Hispano 12 Y et qu'un autre moteur permettra de faire mieux encore.

La commission décide de tenir une séance pour entendre le rapport de M. Laurent Eynac.

La séance est levée.

SEANCE DU JEUDI 16 MARS 1939.

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Paul BENALET.

Présents : MM. Beluel, de Berny, Brasseur, Chassaing, de Dion, Delthil, Laurent Eynac, Farjon, Laudier, Maroselli, Monsacré, Rambaud, Roussel (Aisne).

Excusés : MM. Lissar et le général Hirschauer.

M. LE PRESIDENT rappelle que la commission de l'armée possède une sous-commission des découvertes, présidée par M. Reibel, et indique qu'elle a demandé que M. Laurent-Eynac et lui-même servent de trait d'union avec la commission de l'air. (Approbation.)

Il a d'autre part reçu une lettre de M. Desjardins indiquant que M. Hore Belisha a dit à un Français : Vous décidez-vous, un jour ou l'autre, à faire des avions en France.

M. Laurent EYNAC soumet à la commission son rapport devant les commissions de défense nationale.

Après avoir fait allusion aux événements de septembre, où la carence de l'aviation a pesé sur la situation, il constate que, si une amélioration se fait sentir sur le plan technique, la marge qui nous sépare des Allemands n'a diminué, ni pour le nombre des avions, ni pour l'organisation des fabrications industrielles.

M. LE PRESIDENT intervient pour déclarer que les vitesses des avions de demain en Allemagne sont presque inexplicables si de nouveaux moyens de direction ne sont pas trouvés ; des recherches seraient faites sur la conduite par ondes d'avions bon marché transportant une seule torpille.

M. Laurent EYNAC objecte que, si l'automatisme des manoeuvres est réalisé, il n'en est pas de même de celui des commandes de ces manoeuvres.

M. de DION croit qu'on ne peut agir à plus de 4 ou 500 mètres sur les magnétos des moteurs pour les arrêter ; ce danger n'existerait même plus avec les moteurs à huile lourde.

M. Laurent EYNAC examine la question de l'outillage, pour lequel un très gros effort a été réalisé mais ~~sans~~ ~~le~~ sans obtenir une mise en oeuvre d'ensemble.

Fabrications. Les commandes sont trop fractionnées ; l'importance donnée à la défensive trop grande et le nombre de bombardiers trop faible.

Il faut envisager une extension du plan V, et pas seulement son resserrement, car nous devrions avoir la parité avec la puissance aérienne la plus forte.

Les achats à l'étranger doivent s'accompagner d'une mobilisation industrielle en profondeur (usines en Afrique du Nord et en Amérique du Nord).

Le nombre des types doit être diminué (4 seulement en Allemagne).

Le contrat collectif "aviation" a été étendu aux industries d'accessoires et de sous-commandes, ce qui est ruineux.

La comparaison des salaires ouvriers avec les soldes du personnel montre la grave infériorité de celles-ci.

M. RAMBAUD rappelle qu'on avait décidé d'abaisser les salaires "aviation" en province, ce qui n'a pas été fait.

750

M. LAUDIER montre les réactions sur les établissements de l'artillerie, qui ne peuvent plus trouver de personnel.

M. LE PRESIDENT estime qu'il s'agit d'un problème de Gouvernement ; c'est le président du conseil qui doit arbitrer et obtenir une transformation complète de cet état de chose.

M. Laurent EYNAC donne les chiffres des sorties prévues par le ministre, qui est très affirmatif ; d'après ses déclarations sténographiées, ces chiffres ne sont soumis à aucun aléa.

Personnel. Le problème de l'encadrement n'est pas résolu : il faut passer de 2.250 à 4.631 officiers et l'augmentation est considérable pour les officiers et soldats, particulièrement les spécialistes. Le corps des ingénieurs doit être militarisé.

Armement. Nous avons une supériorité avec notre canon de chasse, mais il faut l'utiliser.

Infrastructure et défense des bases. Il y a beaucoup à faire de ce côté. Nos matériels de D.C.A. sont bons pour les altitudes moyennes mais, pour le reste, il y a seulement des commandes passées.

M. MAROSELLI serait d'avis que l'on renforçât la D.C.A. et que l'on fît surtout des bombardiers.

M. Laurent EYNAC rappelle les questions posées en ce qui concerne les concours extérieurs à attendre de nos amis et alliés ; le ministre a répondu avec discrétion, mais que toutes les dispositions étaient prises. En définitive, c'est surtout l'immédiat qui est inquiétant.

M. LE PRESIDENT félicite M. le rapporteur général.

M. FARJON demande que le président porte le plus rapidement les conclusions de la commission à M. le président du conseil. Il n'est pas admissible qu'il y ait des délais comme ceux qui existent actuellement. En ce qui concerne la mobilisation industrielle, il n'est pas dit qu'elle désorganiserait l'économie nationale ; en tout cas, certaines mesures doivent être prises immédiatement et, puisque quatre mois sont nécessaires pour passer au rendement de guerre, c'est-à-dire de 1 à 10, il faut les gagner en tout ou en partie.

M. LE PRESIDENT cite une note sur l'aviation tchécoslovaque ; le gouvernement de ce pays a peut-être cherché à ce que ses avions ne tombent pas entre les mains des Allemands ; or, rien n'a été fait de ce côté.

M. DELTHIL demande qu'une phrase soit ajoutée au rapport pour indiquer que la guerre peut avoir lieu rapidement et que l'on doit prendre les avions là où ils sont. Il appuie les conclusions de M. Farjon sur la mobilisation industrielle. L'attitude des ouvriers donne depuis quelque temps des espérances, mais il y a aussi les puissances d'argent, devant lesquelles le Gouvernement semble reculer ; il faut qu'il se sente très appuyé par le Sénat.

La commission, unanime, approuve le rapport de M. Laurent Eynac et le félicite.

M. le président verra le président du conseil le plus tôt possible pour lui transmettre les désirs de la commission.

La séance est levée à midi. B

SEANCE DU MARDI 16 MAI 1939.

La séance est ouverte à 16 h. sous la présidence de M. Paul BENAZET.

Présents : MM. Bellanger, Beluel, de Berny, Brasseau, Chassaing, de Courtois, de Dion, Farjon, de Kergariou, Laudier, Laurent Eynac, Lissar, Maroselli, Monsacré, Rambaud, Roussel (Aisne), Schrameck, Senès.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'il a, avec M. Laurent Eynac, visité le ministre de l'air au nom de la commission.

M. Laurent EYNAC fait le récit de cette visite ; il a remis au ministre son rapport. L'attention du ministre a été appelée sur la question des cadences de fabrication des matériels ; le ministre n'a pas contesté les chiffres des sorties, mais a fait valoir que le Bloch 131, appareil de transition, devait être compté, de même que les Curtiss, que la cadence de 100 était atteinte, que les cadences prévues à la réunion plénière seraient respectées (150 en mai, 200 à 210 en juin, 300 en octobre). Le ministre n'a pas disconvenu des difficultés causées par le manque de moteurs et d'hélices. La question du personnel, celle des armements, celle de l'extension du programme ont été également abordées.

M. LE PRESIDENT estime que le ministre a répondu avec la plus absolue sincérité et donné les éclaircissements voulus.

M. MAROSELLI pense que l'effort aurait dû être fait précédemment, puisque l'attention du ministre avait été attirée dès octobre sur la question des hélices ; quant au Bloch 131, sa vitesse de croisière n'est que de 300 et il manque de sécurité. La question du personnel a été aussi soulevée par la commission depuis longtemps.

Il faudrait avoir non seulement les chiffres des sorties, mais ceux des mises en escadrille.

M. LE PRESIDENT déclare que la commission aura ces chiffres tous les mois.

M. Laurent EYNAC indique que les statistiques devront être assez détaillées pour ne pas permettre de confusions ; il faut distinguer pour chaque catégorie les sorties d'usines, la prise en charge par l'aviation ~~px~~ militaire et la mise en place en escadrille.

M. LAUDIER indique qu'il donnera son rapport sur le Bloch 131 à la prochaine séance de la sous-commission.

M. SCHRAMECK demande pourquoi on continue à en faire ; M. RAMBAUD indique que la queue de série, d'abord supprimée, a été rétablie à la demande du chef d'état-major général de l'aviation, qui a préféré avoir ces avions que rien du tout.

M. Laurent EYNAC souligne l'effort anglais ; le chiffre de 700, qui devait être atteint ~~xxxx~~ ~~xx~~ en décembre, le sera dans un mois, et on atteindra 1.000 à la fin de l'année.

Le ministre a déclaré qu'il continuerait après la fin de l'année avec les cadences alors atteintes, pour augmenter

ainsi le programme.

Le budget de l'air est actuellement d'environ 18 milliards au titre des crédits de paiement et 15 au titre des crédits d'engagement.

M. RAMBAUD, vice-président de la commission de contrôle, a fait connaître les constatations de celle-ci au centre de Villacoublay et dans certaines usines (Hispano, Lioré, Bègles, Bacalan, Dewoitine) et formations militaires (Bordeaux, Cazaux, Toulouse). Il indique qu'il y a une nouvelle convention collective pour l'aviation, mais qui ne s'applique qu'aux nouveaux entrés.

Les aciers spéciaux donnent souvent des mécomptes, d'autant plus que Gnome-et-Rhône ne contrôle pas et a ainsi des moteurs défectueux.

Le Liore-Olivier, qui sera un excellent appareil, demande encore 60.000 heures de travail et l'on ne compte descendre qu'à 40.000 vers le 60e exemplaire.

Sur une question de M. SCHRAMECK, M. LE PRESIDENT déclare qu'en Allemagne on refuse les avions demandant plus de 8.000 heures.

M. Laurent EYNAC fait ressortir que le nouveau Dewoitine n'exigera que 5 à 6.000 heures. En Angleterre, les appareils demandent de 10 à 20.000 heures.

M. RAMBAUD insiste sur la valeur du personnel, constatée dans tous les centres.

Il annonce que la sous-commission cherchera à savoir si les règles de réception imposées pour les aciers sont la cause de l'acceptation d'aciers défectueux et comment on est arrivé à n'avoir qu'une maison de moteurs.

M. LE PRESIDENT félicite M. Rambaud et la sous-commission.

M. de DION estime que c'est l'Etat qui doit prendre livraison du métal et le fournir aux fabricants de moteurs.

M. LE PRESIDENT pense que les aciers devraient être contrôlés par un organisme responsable, actuellement inexistant. Il insiste sur ce fait que le ministère tient compte, pour fixer le nombre de moteurs nécessaires, de 2 à 300 heures de vol, et que tous ses chiffres deviennent faux si ce chiffre n'est pas atteint ; il faudra appeler l'attention du ministre sur ce point.

C'est aussi l'avis de M. Laurent EYNAC, qui rappelle que la crise des moteurs est triple : crise de qualité (matières premières), de quantité d'approvisionnement, de puissance (pour laquelle la crise est momentanée mais n'en existe pas moins puisqu'il faudra un an et demi ou deux ans pour réaliser la fabrication sur les licences étrangères). Il y a de plus une crise de doctrine : le refroidissement à eau, supplanté par le refroidissement à air dans les puissances moyennes, semble reprendre l'avantage dans les hautes puissances.

M. BELLANGER fait remarquer que, pour le refroidissement à eau, intervient aussi le profil. Il croit que tous les mécomptes viennent de la question des aciers.

M. MAROSELLI soulève la question de la livraison des plans du moteur Mars (Gnome-et-Rhône) à l'étranger et M. RAM-BAUD donne à ce sujet quelques renseignements fournis par le ministre.

La prochaine séance est fixée au 25 mai.

La séance est levée.

SEANCE DU JEUDI 25 MAI 1939.

Présidence de M. Paul BENAZET.

Présents : MM. Bellanger, Brasseau, Daniel-Vincent, Delesalle, Laurent Eynac, Farjon, Gros, général Hirschauer, de Kergariou, Laudier, Lefebvre du Prey, Lissar, Maroselli, Monsacré, Ouvré, Rambaud, Roussel, Senès, Viellard.

M. LE PRESIDENT met la commission au courant de ce qui s'est passé la veille à la commission de l'armée et, le jour même, à la réunion des présidents des commissions de la défense nationale. L'idée d'une nouvelle réunion plénière a été soumise au président du conseil qui se décidera lorsque les trois commissions seront du même avis ; la commission de la marine n'y voit pas d'intérêt. Le président de la commission de l'armée pense que la meilleure solution serait d'entre dans chaque commission le ministre responsable et de lui remettre un questionnaire, cela avant le départ en vacances.

M. BRASSEAU demandant si la commission pourra siéger pendant l'intersession, M. LE PRESIDENT répond affirmativement.

M. MAROSELLI estime qu'il serait bon de reprendre le questionnaire, les réponses qui y ont été faites, et les résultats obtenus sur chaque point ; il serait partisan d'une réunion plénière.

M. DANIEL-VINCENT précise que le président du conseil, partisan du contrôle parlementaire, ne veut pas qu'on abuse des moyens exceptionnels, qui perdraient ainsi de leur importance. Le procédé du questionnaire serait le meilleur.

M. DELESALLE désirerait des renseignements sur les armements de nos alliés.

M. LAUDIER croit qu'il ne faut pas abuser des comités secrets, qui risquent d'énervier l'opinion ; l'audition de chaque ministre par sa commission donnera autant de résultats, d'autant que les commissions pourront se communiquer les auditions.

M. Laurent EYNAC SERAIT D'AVIS DE REPRENDRE LE QUESTIONNAIRE en le complétant, d'entendre le ministre ; ensuite le président du conseil pourrait être entendu par les trois commissions réunies sans qu'il soit question de comité secret.

M. DELESALLE indique que des questions nouvelles sont à examiner : unité de commandement allié, par exemple, et qui sont du ressort du président du conseil.

M. FARJON se range à l'opinion de M. Laurent Eynac ; il souligne aussi la nécessité de réunir la commission pendant les vacances.

M. LE PRESIDENT estime qu'une décision de principe peut être prise à ce sujet dès aujourd'hui.

La commission décide de tenir une réunion le dernier mercredi de chaque mois, à 5 h., et adopte la solution préconisée par M. Laurent Eynac.

M. Laurent EYNAC donne les chiffres des sorties d'avions de guerre en avril.

M. MAROSELLI voudrait que l'on demandât au ministre d'accélérer la sortie des bombardiers (le Lioré ne sort toujours pas) ; il attire l'attention sur l'infériorité donnée aux meilleurs avions par le manque d'hélices à pas variable et montre diverses autres imperfections : mitrailleuse arrière du Potez, manque de personnel.

M. DELESALLE rappelle les déboires causés par le projectile du moteur-canon.

156

M. Laurent EYNAC indique que l'usine de Bouguenais fonctionne normalement comme usine de montage, suivant une formule souvent recommandée par la commission, mais que l'approvisionnement en hélices et moteurs est en effet insuffisant. L'hélice moderne est difficile à construire parce que c'est une véritable petite usine électrique ; les moteurs, eux, souffrent d'une crise de qualité, de quantité et de puissance. Enfin, l'armement : la munition du canon de 20 n'est pas au point.

Un progrès très net a été fait pour la chasse, mais il nous manque encore un matériel moderne de bombardement ; seul, le Bréguet commence à sortir, mais c'est un appareil de bombardement léger.

M. DELESALLE ajoute que le Boeing n'arriveront qu'en juillet au plus tôt ; il faudrait, en plus du ministre, un homme qui coordonne les services.

M. MAROSELLI rappelle qu'il avait signalé les déficiences de l'armement dans son intervention de la réunion plénière.

M. le général HIRSCHAUER insiste sur l'importance de la question des matières premières, qui doivent être stockées en quantités suffisantes.

M. BELLANGER est heureux de constater les résultats obtenus à Bouguenais ; des efforts continuent à être nécessaires ; le plan V prévoit la sortie de 200 avions par mois et il semble qu'on va y arriver ; la question des moteurs et des hélices est moins angoissante ; pour les hélices, le problème est spécifiquement mécanique ; pour les moteurs, l'élément thermique intervient et l'usage seul permet de résoudre les problèmes posés, la situation est plus grave. Il croit que des mesures ont été prises pour activer la fabrication des hélices.

M. LE PRÉSIDENT insiste également sur le fait que, si des progrès très sérieux ont été réalisés, la question des moteurs préoccupe beaucoup la commission ; les achats sont faits à une maison qui a, en réalité, un monopole et la durée de ses moteurs n'atteint pas toujours deux cents heures et est parfois inférieure à cinquante.

M. BELLANGER pense qu'on pourrait, comme pendant la guerre, acheter des moteurs à l'étranger.

752

M. DELESALLE voudrait que l'on créât de nouvelles usines étant donné que nous travaillons à 3 équipes et les Allemands à une seulement ; de plus, les usines sont presque toutes dans la région parisienne.

M. RAMBAUD fait remarquer que les groupes financiers ont suscité des difficultés à l'établissement d'une fabrication Pratt et Whitney par Talbot et qu'ils s'efforceront d'en faire autant pour les autres licences, ce qui est inadmissible.

M. LE PRESIDENT observe qu'il s'agit, là encore, d'une question de Gouvernement.

M. BELLANGER montre qu'un groupe financier peut difficilement fournir 100 millions pour faire des moteurs ; l'amortissement nécessiterait un temps très long et peut-être n'aurait-on plus besoin des moteurs. Mais le budget actuel est assez considérable pour qu'on y prélève les cent millions ; cette solution pourrait être suggérée au Gouvernement.

M. Laurent EYNAC rappelle que le budget total de l'air est environ de 17 milliards 1/2, ce qui permet de faire cette dépense.

M. DELESALLE demande que l'on fasse une enquête sur la façon dont les Anglais sont arrivés à 400 avions de guerre modernes par mois.

M. BELLANGER fait valoir qu'ils avaient une avance d'un an sur nous et que nous arriverons probablement au même résultat dans le même délai.

M. LE PRESIDENT attirera l'attention du ministre sur la question des moteurs en lui indiquant que la commission demande au Gouvernement de prendre toutes les mesures financières nécessaires pour sortir d'une situation inacceptable. Le ministre de l'air doit être aidé auprès du président du conseil et du ministre des finances.

La séance est levée.

SEANCEDU 6 JUIN 1939.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents : MM. Bellanger, Beluel, de Berny, Brasseau, Chassaing, Daniel-Vincent, de Dion, Delthil, Laurent Eynac, Farjon, de la Grange, de Kergariou, Laudier, Lissar, Mahieu, Monsacré, Ouvré, Rambaud, Roussel (Aisne), Senès, Schrameck, Viellard.

Audition de M. GUY LA CHAMBRE, ministre de l'air.
(Voir compte rendu in extenso aux annexes.)

COMMISSION DE L'AIR

- - - - -

La Commission de l'Air s'est réunie le mardi 6 Juin sous la Présidence de M. Paul BENAZET pour entendre M. le Ministre de l'Air, saisi précédemment d'un questionnaire complet portant sur les différentes questions qui avaient préoccupé la commission.

La Commission de l'Air enregistre avec satisfaction les chiffres qui lui ont été fournis par le Ministre et qui correspondent à la sortie des avions prévus par les programmes dont la réalisation rapide a été décidée par le Parlement.

Elle lui demande de poursuivre avec une inlassable fermeté l'action qu'il a si bien menée pour mettre dans le plus bref délai possible le matériel nécessaire à la disposition de l'armée de l'air, dont le personnel est de tous points admirable.

L'effort accompli, les résultats obtenus, sont dus à coup sûr aux efforts conjugués du Ministre de l'Air, de ses collaborateurs de tous ordres, depuis les personnels des services techniques et de direction jusqu'aux personnels ouvriers.

La Commission de l'Air exprime en toute connaissance de cause sa confiance unanime au Ministre de l'Air et lui donne l'assurance de sa collaboration en vue de la pleine réalisation du désir formel exprimé à maintes reprises par le Sénat pour que la France pacifique ne puisse en aucun cas être arrêtée dans sa volonté de paix par suite de l'insuffisance d'une partie quelconque d'un élément essentiel de sa sécurité.

SEANCE DU 29 JUIN 1939.

Présidence de M. Paul BENAZET.

Présents : MM. de Berny, Daniel-Vincent, Delthil, Laurent Eynac, Farjon, Lissar, Rambaud, Roussel, Schrameck.

Sur la proposition de M. Farjon, la commission décide d'envoyer ses condoléances à M. le général Hirschauer, frappé par la mort de son fils.

La commission décide d'indiquer par un communiqué que les commissions de défense nationale doivent se réunir pendant les vacances, afin que ces réunions ne puissent causer d'émotion lorsqu'elles se produiront.

M. RAMBAUD rend compte des travaux de la commission de contrôle, qui a visité Chartres - où une partie du personnel n'est pas absolument apte à la conduite des appareils modernes mais où son instruction continue - et a été voir au ministère le moteur Clerget, qui semble au point.

M. LE PRESIDENT pense qu'il faut forcer le Gouvernement à suivre cette découverte avec intérêt.

M. DELTHIL propose que l'on demande au ministre de faire faire une étude par ses services. (Approbation.)

M. RAMBAUD donne communication des indications fournies par le ministre relativement au regroupement des forces aériennes après avis du conseil supérieur de l'air, (regroupement qui tend à étoffer davantage les formations), aux terrains de tir (ce qui a été fait et le programme pour l'avenir), à la question des moteurs (M. Guillet a été chargé d'une enquête sur le défaut de qualité des matières premières).

Il donne enfin les chiffres des sorties d'usine.

M. Laurent EYNAC se félicite de ce que les sorties ont été importantes, mais fait remarquer que l'utilisation en escadrille, tout en étant assez bonne, est plus faible, à cause du manque de moteurs et d'hélices. Quant aux bombardiers, nous sommes actuellement dans une situation très déficitaire.

M. LE PRESIDENT rappelle que la commission a demandé déjà il y a deux ans que l'on ne négligeât pas le bombardement. Hispano ne sort que 100 moteurs par mois parce que, dit

160
M. Forgeot, il prépare un nouveau 700 CV excellent ; or, comme
~~le~~ dit M. Laurent Eynac, les usines nationalisées doivent tra-
vailler pour la défense nationale et, à côté d'elles, des bu-
reaux d'étude doivent faire les recherches.

M. Laurent EYNAC s'élève également contre cette tendance
à faire surtout du prototype. Pour les bombardiers, il ne de-
mande pas que l'on modifie les proportions du programme, mais
que les bombardiers en construction sortent enfin des usines.

Sur une question de M. DANIEL-VINCENT, M. RAMBAUD indi-
que que l'avion de coopération est le Potez 637 (630 à car-
lingue élargie).

En ce qui concerne l'aviation d'assaut, M. Laurent EYNAC
indique que le ministre la groupe avec le bombardement.

M. DANIEL-VINCENT signale que le général Condé demande
depuis trois ans une aviation de bombardement rapproché. Il
verra le général Gamelin au sujet de l'aviation d'assaut.

M. Laurent EYNAC évoque la nécessité de renforcer nos
moyens en Afrique du Nord, où l'effort fait pour le Maroc
est encore insuffisant.

M. DANIEL-VINCENT pense que c'est d'autant plus nécessaire
que l'effort du début d'une guerre porterait vraisemblablement
sur l'Italie.

La séance est levée.

76/80

Séance du mercredi 20 septembre 1939.

La séance est ouverte à 16^h30.

Présidence de M. Paul Bénazet.

Présents: A. de la Grange, Maroselli, Roger Belmont, Beluel, de Bering, René Bernard, Brasseur, Chassang, de Bourbois, Delasalle, Laurent, Lynam, ^{monsieur} Varion, Gros, Général Hirschauer, de Kergarion, Lancien, Albert Mahieu, Albert Ouvre, Edouard Roussel, Emile Roussel, Schrameck, Jénès.

Excusé: J. P. Rambaud.

Assistait à la réunion: M. le Colonel Gigodot.

M. le Président expose que si la réunion de la commission de l'air a été avancée c'est à la demande de M. Laurent Lynam et de plusieurs collègues. Il est en effet urgent d'organiser le travail de la commission et notamment le contrôle parlementaire.

M. Chassang est désigné comme rapporteur du projet de loi portant approbation de la convention sanitaire internationale pour la navigation aérienne signée à La Haye le 12 avril 1933 (n° 513. a. 1939).

M. Laurent Lynam: Il s'agit d'une part de l'organisation du travail de la Commission soit que l'on envisage une réunion hebdomadaire ou par quinzaine avec chaque semaine une réunion des sous-commissions et d'autre part du contrôle parlementaire qui devra être double: à l'intérieur contrôle de la fabrication, de la main-d'œuvre, de l'armement; et, aux armées, un contrôle semblable à celui qu'exerce la commission de l'armée.

M. Albert Mahieu: A la B^{ien} des Finances, M. Baillaux nous a déclaré qu'il aurait à ce sujet une entrevue avec M. le Président du Conseil pour envisager comment s'effectueraient ce contrôle aux armées car la question est délicate.

M. Laurent Lynam: Il ne saurait s'agir en cette matière d'initiative personnelle, mais de délégation donnée par la Commission à l'un ou plusieurs de ses membres.

M. Albert Ouvre. Le contrôle de la commission des finances ne saurait se substituer à celui de la commission de l'air.

M. René Bernard se déclare d'accord avec M. Laurent Fynac et approuve la procédure suivie par la C^{on} de l'armée. Il demande que la réunion des commissions de l'armée et de l'air aient lieu le même jour mais à des heures différentes et, en ce qui concerne le délicat contrôle aux armées, il insiste sur la nécessité pour la C^{on} de ne donner sa délégation qu'à la majorité des voix.

M. Lamière estime qu'il sera nécessaire de se mettre à ce sujet d'accord avec le Président de la Commission des finances.

M. le Président: La question de la conjonction des efforts des commissions de l'armée, de l'air et des finances se pose pour la première fois. Un accord était déjà intervenu entre les deux premiers, il s'agit donc d'y intégrer la troisième.

M. Emile Roussel y insiste pour que les réunions de la Commission aient lieu à dates fixes en raison des difficultés de communication que rencontrent les sénateurs de la zone des armées et y souhaite que les états-majors ne considèrent pas comme des gêneurs les parlementaires chargés du contrôle.

M. le Président rappelle qu'en 1914 M. Emile Roussel, qui se trouvait à l'armistice du général Dubail, lui a grandement facilité sa mission de contrôle.

M. Albert Ouvre: Puisque les Présidents des commissions de l'air et des finances doivent se rencontrer prochainement, il serait je crois utile de préciser le rôle de chacune de ces deux commissions: aux finances ce qui est relatif aux crédits, mais tout ce qui concerne la fabrication et l'utilisation du matériel doit rester le monopole de la commission de l'air. En outre il faudra que les fonctions des commissaires soient nettement délimitées pour éviter les malentendus dans les services car il ne s'agit pas tant d'émettre des critiques que d'établir une liaison entre les avant et les services de l'arrière.

M. le Président approuve les observations de M. Ouvre et fait remarquer

que difficile est l'exacte discrimination entre le point de vue technique et l'utilisation des crédits : beaucoup de bonne volonté de part et d'autre sera nécessaire. Il rappelle qu'en 1914 les Commissions des finances et de l'armée de la Chambre avaient créé une sous-commission commune.

M. Maroselli donne lecture de l'article 37 de la loi sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre. Cet article est ainsi libellé :

ART. 37.

Les membres des Chambres délégués au contrôle ne sont habilités qu'à recueillir les éléments d'un rapport d'enquête. Ils ne sont pas qualifiés pour adresser aux autorités qu'ils sont appelés à contrôler aucune observation, aucune critique, aucune suggestion ni aucun ordre susceptible de porter atteinte aux initiatives et aux responsabilités hiérarchiques.

Les Ministres compétents assurent aux délégués au contrôle le libre et complet exercice de leur mandat, ainsi que toutes les facilités nécessaires à son exécution. Toutes les autorités civiles et militaires sont tenues de répondre avec exactitude et précision à toutes les questions qui leur sont posées.

Les délégués sont liés par le secret professionnel : ils rendent compte par écrit aux Commissions auxquelles ils appartiennent, de chacune de leurs missions ; les Commissions transmettent les comptes rendus au Gouvernement et en saisissent les Assemblées dans les rapports d'ensemble.

Il s'étonne que ce texte, sans aucun doute approuvé par l'Etat-major, présenté par le Gouvernement, voté par les Chambres, rencontre de la part du Président du Conseil des difficultés lors de son application.

M. Laniel : Il n'en est pas moins vrai que M. Baillaud a déclaré que le Président du Conseil n'admettait pas que l'on se rende sur place. Le haut commandement semble l'avoir convenu et la Commission des finances essaiera de résoudre à l'amiable ce conflit.

M. Albert Duré : Il doit l'être par une démarche des ^{collectifs} Président, des commissions de l'armée, de la marine, de l'air et des finances.

M. René Bernard : Le contrôle parlementaire durant la dernière guerre a rendu de grands services mais il est chose délicate. Le texte rappelé par M. Maroselli est excellent et il y aurait lieu de s'en tenir à cette charte.

M. Albert Mahieu. En 1912, M. Painlevé a fait une circulaire relative au contrôle parlementaire. Certains voudraient l'étendre à la loi de 38.

M. Maroselli s'étonne et signale que des médecins inspecteurs, des colonels lui ont demandé de faire le contrôle parlementaire aux armées. Il cite notamment l'exemple des voitures ambulantes dont la création avait été demandée par M. Mourier. Or les médecins n'ont que des camionnettes à leur disposition.

M. Delaralle: D'ailleurs la circulaire est antérieure à la loi.

M. Kergarion donne lecture des dernier alinéa de l'article 35 de ladite loi:

« Les membres non mobilisés des deux Chambres peuvent être chargés, soit par l'Assemblée à laquelle ils appartiennent, soit par le Gouvernement, de missions spéciales aux armées, à l'intérieur et à l'étranger. »

et s'étonne des difficultés rencontrées.

M. le Président rappelle qu'il y a lieu de nommer plusieurs sous-commissions qui pourraient être au nombre de quatre et porter les appellations suivantes:

matériel et fabrication
armement, effectifs, écoles.
infrastructure
fonctionnement et entretien des matériels aux armées.

M. de la Grange appelle l'attention de la commission sur la mobilisation industrielle.

M. Laurent Lynac propose la création des quatre sous-commissions suivantes dont l'une pourrait comprendre trois sections différentes:

1^{re} matériel { fabrication
mobilisation industrielle.
équipement, fonctionnement, entretien.

2^e armement

3^e infrastructure

4^e Personnel, effectifs, écoles.

Après un échange de vues où prennent part ^{m. sénés,} m. de Kergarion qui demande qu'on n'oublie pas l'aérostation et la D.C.A., m. Targion qui indique qu'il y aurait lieu de ne pas oublier les recherches, m. Ouvre', m. Belmont qui donne des précisions sur la fabrication du matériel de D.C.A. (Le War Office a livré 5 Batteries de 20 pièces de 3 pour 7-210 pièces de 75, modèle 32, sont maintenant prêtes. Le cadencé de fabrication est de 12 par mois. Les Bâtilles doivent sortir au début de 1940. Ils sont actuellement en construction notamment à Air-Tube, chez Panhard) de m. le Général Hirschauer qui insiste sur les services que peut rendre l'aérostation et notamment les ballonnets lesquels en obligeant les avions à monter très haut rendent leur tir imprécis, la Commission, sur la proposition de son Président et de m. Laurent Gynac, rapporteur général, décide la création des sous-commissions suivantes:

- 1° Matériel { a) fabrication et mobilisation industrielle.
b) équipement, fonctionnement, entretien
c) recherches et inventions.

Candidats: m. m. Laurent Gynac, de la Grange, Targion, Mahieu, Bellet, Chassaign, Delesalle, Gros, Ouvre'.

- 2° Armement, D.A.T., aérostation d'observation.

candidats: Maroselli, Belmont, de Berny, le général Hirschauer, de Kergarion, Lencien, Emile Roussel.

- 3° Infrastructure.

candidats: Brasseur, Delesalle, de Kergarion, Ouvre', Edouard Roussel.

- 4° Personnel, effectifs, écoles et ravitaillement.

candidats: Maroselli, Brasseur, de Bourtois, Monsacré, sénés.

La réunion de la Commission ayant été avancée et certains sénateurs n'ayant pu s'y rendre en raison des difficultés de communication, il est décidé, sur la proposition de m. le Président, après des observations de m. m. Ouvre', Chassaign qui demande que l'on sursait à la désignation immédiate, Delesalle, A de la Grange, qui propose qu'en cas où la plupart des membres de la Commission demanderait à faire partie de la même sous-commission ce soit au Président ou au Bureau d'arbitrage.

de M. de Gourtois qui appuie la remarque de M. Chasseing, qu'il ne s'agit pour les diverses sous-commissions que de candidatures provisoires et que la désignation définitive aura lieu mercredi 27 septembre.

A la demande de plusieurs de ses collègues, M. Laurent Lignac indique que les dernières sorties d'appareils se sont élevées à 250 fin août comprenant surtout des avions de chasse notamment des Bloch 151, Morane, Potez, Curtiss (35). Il précise qu'en fait de matériel neuf nous disposons de 150 Bloch, 170 Curtiss, 550 Morane de Chasse et 300 Potez d'accompagnement. Il constate que nous manquons de matériel neuf de bombardement, seize en tout, et explique que en raison de la mobilisation une diminution de la production est constatée dans les usines d'aviation car dans les anciennes usines il y a eu défaut du personnel spécialisé dans la proportion de 20 à 30% et dans les nouvelles ou chez les sous-traitants cette proportion s'est élevée jusqu'à 50%. Il ajoute que l'on procède à des rappels et insiste sur la nécessité de faire un gros effort en ce qui concerne l'aviation de bombardement car nous n'avons pas les modèles de la nouvelle flotte. En ce qui concerne les engagements aériens qui ont eu lieu sur notre front, M. Laurent Lignac précise qu'il s'est surtout agi d'opérations de reconnaissance et de chasse. Par contre, sur le front polonais il expose le rôle primordial joué par l'aviation ^{aérienne} allemande qui appuyant l'action des divisions motorisées, a réussi à couper les transmissions, empêcher le ravitaillement.

Sur une question de M. A. Ouvré, M. Laurent Lignac précise que les bombardiers de la flotte ancienne doivent s'élever environ à 200.

La séance est levée à 18 h 10.

282

1^{re} séance du Mercredi 27 septembre.

Présents: Paul Benazet, A. de la Grange, Y. P. Rambaud, Belue, de Berny, René Bernard, Brasseur, Chassanig, Delthil, de Dion, Laurent Gynac, Targion, Louis Gros, ~~Général Hirschman~~, de Kergarou, Lamière, Laudier, Lissac, Albert Mahieu, Monneré, Ouvre, Edouard Roussel, Emile Roussel, ~~Schamack~~, Sènié.

Excusés: de Bourbois, Monneron.

Présidence de M. Paul Benazet.

La séance est ouverte à 10^h 30.

M. le Président rappelle qu'au cours de la précédente séance la Commission de l'air a décidé la création de quatre sous-commissions et que certains membres de la Commission ont déjà posé leurs candidatures à ces sous-commissions.

M. Y. P. Rambaud rappelle qu'il existe déjà une sous-commission de contrôle des travaux et fabrications du ministère de l'air créée à la suite d'un vote du Sénat et demande comment fonctionneront les nouvelles sous-commissions qui ne devront pas faire double emploi avec la sous-commission existante.

M. le Président rappelle qu'en 1915 furent créées des sous-commissions semblables bien qu'il existât déjà une sous-commission de contrôle dont le rôle était devenu celui d'un organe centralisateur.

M. Delthil estime que les commissaires faisant déjà partie de la sous-commission de contrôle soit comme délégués de la Commission des finances soit comme délégués d'une des sous-commissions de la défense nationale n'auraient peut-être pas besoin de faire partie des nouvelles sous-commissions.

M. le Président estime qu'il n'y aurait à son avis aucune incompatibilité, et qu'il serait même très utile que notamment les membres de la Commission de l'air appartenant déjà à la Commission des finances fissent partie des sous-commissions.

168

M. A. de la Grange appuie les observations de M. le Président.

M. A. Mahieu fait remarquer qu'il y aura lieu de se mettre en rapport avec M. le P^t Baillaud et M. de
de l'organisation rappelle les noms des articles 35, 36 et 37 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre.

M. Delthil pense que dans ces conditions la sous-commission de l'air
existante devra communiquer ses renseignements aux commissions
de l'air et des finances, les nouvelles sous-commissions les adressant
à la seule commission de l'air.

M. le Président déclare qu'il y aura lieu de demander pour les
membres de la sous-commission de l'air les mêmes avantages que ceux
accordés à ~~l'armée~~ aux membres des sous-commissions de l'armée.

Il est procédé à la désignation des membres des sous-commissions:

7
SÉNAT

269
République Française

SOUS-COMMISSION DU MATERIEL
=====

Président : M. LAURENT-EYNAC
Vice-Président : M. de LA GRANGE
Secrétaire : M. BRASSEAU

Membres :

M.M.	<i>Bellanger</i> BELUEL	FARJON
	CHASSAING	GROS
	DELESALLE	Albert MAHIEU <i>Monseron</i>
	DELTHIL	Albert OUVRE
	de DION	

Section A - Fabrication, mobilisation industrielle

M.M.	<i>Bellanger</i> BELUEL	de LA GRANGE
	de DION	LAURENT-EYNAC
	FARJON	Albert MAHIEU <i>Monseron</i>
	GROS	Albert OUVRE

Section B - Equipement, fonctionnement, entretien

M.M.	BELUEL	CHASSAING
	BRASSEAU	MAHIEU

Section C - Recherches et Inventions

M.M.	CHASSAING	FARJON
	de DION	

REUNION CHAQUE MERCREDI MATIN A DIX HEURES TRENTE.

2 /
SÉNAT

République Française

SOUS-COMMISSION DE L'ARMEMENT,

DE LA D.A.T.

DES TRANSMISSIONS ET DE L'AEROSTATION D'OBSERVATION.

Président : M. de LA GRANGE

Secrétaire : M. de KERGARIOU

Membres :

M.M.	BELMONT	LANCIEN
	BELUEL	MAROSELLI
	de BERNY	Edouard ROUSSEL
	Général HIRSCHAUER	Emile ROUSSEL

Section Armement

M.M. ^{Belmont} de DION - MAROSELLI - Emile ROUSSEL

Section de l'aérostation d'observation

M.M. BELUEL - de KERGARIOU - LANCIEN

Section de la D.A.T.

M.M. de BERNY - de KERGARIOU - Edouard ROUSSEL

REUNION CHAQUE MERCREDI A NEUF HEURES TRENTE

3/

SÉNAT

République Française

SOUS-COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE
=====

Président : M. LANCIEN
Secrétaire : M. Albert OUVRE

Membres :	
M.M.	
BELUEL	de DION
de BERNY	de KERGARIOU
BRASSEAU	LISSAR
DELESALLE	Edouard ROUSSEL
DELTHIL	

REUNION CHAQUE JEUDI A NEUF HEURES TRENTE

172
SÉNAT

République Française

SOUS-COMMISSION DU PERSONNEL, DES EFFECTIFS,
DU CONTROLE DES AFFECTATIONS, DES ECOLES,
ET DU RAVITAILLEMENT.

Président	:	René BESNARD
Secrétaire	:	MONSACRE

Membres	:	
M.M. de COURTOIS		MAROSELLI
LANCIEN		J.P. RAMBAUD
Albert MAHIEU		SÈNES

en principe réunion le jeudi à 15 heures (chaque quinzaine)

2^{ème} séance du Mercredi 27 septembre 1939.

Présents: M. Paul Benazet, A. de la Grange, J. P. Rambaud, Maroselli, Belmont, Beluel, de Berny, René Bernard, Brasseur, Chassaniq, Deltuil, Laurent Gynac, de Kergerion, Lamién, Landier, Lissar, A. Mahieu, monsieur ^{duver} Lénier, Ed. Roussel, Im. Roussel.

Présidence de M. Paul Benazet.

La séance est ouverte à 17h.

M. le Président donne la parole à M. Laurent Gynac.

M. Laurent Gynac donne lecture des sous-commissions désignées le matin, rend hommage au ^{concours} précieux apporté à la commission par le colonel Gigodot qui devra bientôt se consacrer uniquement à la tâche qui lui a été confiée par le ministre de l'air, insiste pour que son successeur soit un ingénieur ou un officier et insiste pour que commission et sous-commissions aient des locaux ainsi que des collaborateurs, sténographes, dactylos.

M. MAROSELLI demande si la répartition dans les sous-commissions a un caractère absolu.

M. le PRÉSIDENT déclare qu'il n'en sera pas ainsi et donne lecture d'une lettre de M. DELESALLE annonçant son départ aux armées pour lequel il forme des vœux ainsi que tous ses collègues.

M. le PRÉSIDENT expose qu'au point de vue du matériel, il a recueilli des renseignements et déclare notamment que nos officiers sont très contents de leur matériel de chasse et ont toute confiance en lui.

M. MAROSELLI s'inquiète de notre aviation de bombardement et déclare que si nos aviateurs de chasse sont actuellement très "gonflés", il n'en est pas de même de nos bombardiers qui n'ont pas la même confiance dans leur matériel; les Bloch notamment ne faisant que 200 ou 240, ce qui ne leur permet pas de se défendre.

174
M. J-P. RAMBAUD - Il est à souhaiter que le Commandement ne fasse pas de bombardements tant que nous n'auront pas d'avions suffisants. Il serait en effet inutile de faire tuer du personnel. Aussi y aurait-il lieu d'attirer immédiatement l'attention du Gouvernement.

M. le PRESIDENT - Je l'ai fait.

M. LAURENT-EYNAC appuie la remarque de M. J-P. RAMBAUD et déclare que les Bloch ne peuvent être utilisés que pour des opérations de reconnaissance.

Il faut en effet éviter que nos pilotes d'aviation de bombardement ne traversent une crise morale car, lorsque les avions de reconnaissance ne sont pas défendus par l'aviation de chasse, ils sont abattus.

M. de LA GRANGE déclare que les premiers engagements aériens ont été la confirmation de ce que nous avait appris la guerre d'Espagne.

Les allemands possèdent un très bon appareil avec le Messerschmidt qui est excellent mais ne peut pas tout faire. En effet, il est vite mais peu maniable. Par contre, il est très dangereux lorsqu'il court après des bombardiers ou des appareils d'observation mais dans les combats avions de chasse contre avions de chasse, nos pilotes sont meilleurs et nos appareils plus souples.

Il fait remarquer combien la Commission avait raison de protester contre les tracasseries des services techniques, et il déclare espérer que nous aurons sous peu de très bons appareils.

Pour l'instant, notre aviation de chasse se compose d'environ 1.500 appareils (Morane-Bloch).

Nous devons être prudents en ce qui concerne le bombardement, ~~mais~~ notre aviation de chasse est très mordante, mais il faut la ménager.

M. MAROSELLI signale que la T.S.F. suisse a annoncé que 8 de nos avions ^{avaient} ~~ont~~ été descendus. Or, comme nos communiqués ^(au lieu d'un seul engagement aérien) donnent fort peu de détails, ce renseignement erroné a été cru. Il y aurait lieu de prendre des précautions à ce sujet car dans les régions de l'est, les habitants ne prennent que des postes suisses-allemands.

M. Albert MAHIEU - et belges.

M. de LA GRANGE expose que notre production en juillet a été de 247 avions essentiellement de chasse et d'observation ; en août 237 ; du 1^{er} au 13 septembre, 136, et déclare que malheureusement elle va, pendant un certain temps, diminuer encore.

D'autre part, il ajoute que sur les 136 avions produits pendant les 13 premiers jours de septembre, il faut pour ainsi dire éliminer 16 Curtiss qui n'ont été que montés chez nous. Par conséquent, pour septembre, la production sera de l'ordre de 200 à 230 environ.

En ce qui concerne les bombardiers, nous avons 16 Lioré et à la fin du mois nous pouvons espérer en avoir un groupe.

D'ailleurs, dès maintenant, nous allons faire passer les pilotes de Bloch sur les Lioré.

Pour les Bréguet 691, nous comptons 14 appareils. Il faut aussi tenir compte des Potez, mais ils présentent certains inconvénients.

En ce qui concerne la mobilisation industrielle, il faudrait distinguer deux périodes : actuellement nous sommes dans la période de démarrage et elle durera 8 mois si l'arrière n'est pas trop bombardé. Il sera évidemment nécessaire de faire appel à l'importation, mais là encore nous pourrions rencontrer des difficultés si la loi de neutralité n'était pas modifiée.

A partir de juillet 1940, on pourrait envisager le départ de la période de plein régime. ^(250 avions par mois) Nous devrions à ce moment ^(au lieu de) pouvoir satisfaire à nos besoins et l'importation ne serait plus alors qu'un appoint.

176

Le plan 5 comportait la construction de 2.500 avions. Mais il doit être modifié et on doit envisager la construction de 3.000 appareils.

D'autre part, les divers ministères se disputent les métaux légers. Il y aura sûrement des abattements à faire. En tous cas, le Ministère de l'Air table sur une production de 1.600 cellules par mois à partir de juillet.

L'Etat-Major estime que les pertes pourraient, dans des circonstances défavorables, atteindre jusqu'à 50 %. Il faudrait donc construire 1600 appareils par mois. Or, pour ce chiffre, 3.000 tonnes de duralumin et 2.500 tonnes d'acier sont indispensables. Il ~~faudra~~^{Y aura} donc économiser en utilisant du chrome ou en revenant à la construction en bois, tel l'appareil construit par l'arsenal (V.G. Potez) qui donne plus de 500 à l'heure.

Reste le problème de la main-d'oeuvre. Pour 1600 appareils par mois, il faudrait 200.000 ouvriers. Or, nous en avons 45.000. Il faudra donc intervenir auprès de M. DAUTRY pour avoir la priorité à la fois en ce qui concerne les métaux et en ce qui concerne la main-d'oeuvre.

Il ne faut pas se dissimuler que le Ministère de l'Air rencontrera également des difficultés auprès du Ministère des Finances, car les achats de métaux spéciaux ou d'appareils étrangers soulèvent des difficultés de change très graves.

Quant au personnel, il faudrait envisager, si l'on acceptait les prévisions de l'Etat-major, 800 équipages par mois, car pour une perte de 1.600 appareils, on pourrait espérer que la moitié des avions endommagés atterrissent dans nos lignes ou encore que les pilotes puissent se servir de leurs parachutes.

M. LAURENT-EYNAC déclare qu'en ce qui concerne la main-d'oeuvre il faudra envisager le recrutement d'au moins 275.000 ouvriers et qu'il sera nécessaire par conséquent de recourir à la main-d'oeuvre féminine. Il déclare que notre aviation de chasse se compose actuellement de 600 Morane, 150 Bloch, 170 Curtiss, auxquels on peut ajouter les 300 appareils d'accompagnement Potez.

772

Pour l'avenir, on arrêtera la fabrication des Morane pour passer aux ~~De~~ ^{De} ~~Voitine~~, capables de faire 550 Km, et relativement faciles à construire. La sortie de 150 par mois est envisagée.

L'avion de chasse construction bois pourra sortir à la cadence de 150; le Bloch 152, de 150 ; le Lioré-Olivier 45 de 200 ; l'Amiot, de 150 ; le Potez 63, de 320 ; le Bréguet, de 80, et il sortira également des Goeland et des Simoun.

Pour les moteurs, la partie se jouera sur les 3 types suivants : 12.Y, 14.M, 14.N, c'est-à-dire un Hispano et deux Gnome et Rhone.

Le problème des hélices sera également très délicat. Il faut envisager la sortie de 2.900 hélices par mois.

Quant aux trains d'atterrissage, les difficultés ne sont pas encore complètement résolues, notamment en ce qui concerne leur élasticité.

M. MAROSELLI fait remarquer que lorsqu'un avion ~~sort~~ il est pesé et qu'on le considère alors comme un avion définitivement sorti. Mais on oublie que pour le peser on a souvent pris le train d'atterrissage ~~dans~~ l'appareil voisin, l'hélice ~~dans~~ un autre et qu'en réalité il est à craindre que l'on sorte moins d'avions qu'on ne le dit. Ce qu'il faudrait savoir, c'est le chiffre des avions qui rentrent dans les formations militaires.

M. le PRESIDENT donne lecture de renseignements ~~qui~~ ~~ont été~~ fournis par le Ministre de l'Air en réponse aux questions ^{qu'il lui a posées} ~~lui adressées~~.

Il en ressort notamment que le Président du Conseil, vient de donner des ordres pour remettre à la disposition des usines les gens ayant travaillé dans l'aviation. Ces ouvriers spécialistes renvoyés, pourront ainsi diriger le travail des femmes et des jeunes hommes.

Pour les matières premières, il est certain que certaines usines devront travailler exclusivement pour le Ministère de l'Air.

178

Quant aux surfaces couvertes, elles sont actuellement de 1 million de mètres carrés, mais on doit prévoir le double.

D'autre part, notre aviation qui, il y a deux ans encore, ne travaillait pas en grande série et qui commence à le faire maintenant, devra accentuer encore sa production. De même pour les moteurs qui, eux aussi, devront être faits en grande série.

Pour le recrutement du personnel, il est prévu des écoles, des centres d'instruction et d'entraînement du personnel d'observation. D'autre part, les délais dans les écoles seront réduits : pour les pilotes 11 mois, pour les observateurs 6 mois, pour les mécaniciens 10 mois.

Un extrait de ces renseignements sera envoyé à chacun des présidents des diverses sous-commissions.

M. LAURENT-EYNAC déclare que l'aviation polonaise a, pour ainsi dire, été anéantie dès le 1^{er} septembre au soir, et on peut dire qu'elle a été littéralement assassinée au sol. Seules, quelques unités ont été épargnées et se sont ensuite magnifiquement défendues.

M. Paul BENAZET fait remarquer que l'exemple polonais doit nous servir et qu'il serait indispensable d'avoir pour les avions des abris souterrains. Il rappelle que, voilà 7 ans, il en demandait l'établissement, de même qu'il demandait déjà à cette époque l'utilisation des grottes et des abris.

M. LAURENT-EYNAC signale en outre que l'Allemagne avait un service d'espionnage fonctionnant parfaitement en Pologne et que la victoire allemande est due à la fois à la disparition de l'aviation dès le début du conflit, à la sécheresse, et à l'espionnage. Il fait remarque que nous avons un bon programme de dispersion des avions, mais qu'Etampes malheureusement constitue un danger.

Il ajoute que dans les 10 premiers jours de la guerre, le malheur arrivé à la Pologne eût pu également nous atteindre si notre aviation avait été ainsi saisie à ses bases.

M. BRASSEAU demande que l'on appelle l'attention du Ministre sur ce point.

M. Emile ROUSSEL signale que des faits de sabotage ont été constatés à Bordeaux, que le chef de piste de Bordeaux notamment est un communiste qui se livre sans mesure à une propagande répréhensible. Il ajoute qu'il existe une cellule communiste chez Lioré-Olivier.

D'autre part, il signale que lorsque les appareils sont livrés aux pilotes militaires, ils le sont par des chefs de piste employés des maisons d'aviation. Or, ces chefs de piste touchent de 1.200 à 800 frs ~~par mois~~/par appareil livré, ce qui leur assure des mensualités de 15 à 18.000 frs et qu'il y a souvent des frictions entre ces chefs de piste qui livrent les appareils et les officiers qui les réceptionnent.

M. le PRESIDENT remercie M. Emile ROUSSEL des renseignements qu'il lui donne et qu'il transmettra au Ministre de l'Air.

M. Emile ROUSSEL signale d'autre part que 5 de nos Lioré ont été récemment pris en chasse par des Messerschmidt et que malgré cela ils ont pu accomplir leur mission; un seul ayant été touché *mais non abattu*.

Il apparaît que ces appareils donneront toute satisfaction. Malheureusement, il regrette que nous n'en ayons pour l'instant que 16.

Sur la proposition de son Président et du Rapporteur Général, la commission décide de donner le communiqué suivant :

.....(en annexe)

La séance est levée à *18h15*.

La Commission de l'Air s'est réunie le mercredi 27 septembre 1939, sous la présidence de M. Paul BÉNAZET, qui l'a mise au courant des réponses du Ministre de l'Air aux différentes questions posées dans la dernière séance.

Elle a procédé à l'organisation de son contrôle sur la proposition du Président et du Rapporteur Général, M. LAURENT-EYNAC.

La Commission a mis au point les conditions de fonctionnement du contrôle prévues par la loi sur l'organisation de la Nation en temps de guerre.

Les Commissaires se sont répartis dans les quatre sous-commissions dont voici les attributions :

Sous-Commission du matériel, des fabrications et de la mobilisation industrielle :

Président - M. LAURENT-EYNAC

Sous-Commission de l'Armement, de la D.A.T., des transmissions et de l'aérostation d'observation :

Président - M. de LA GRANGE

Sous-Commission de l'Infrastructure :

Président - M. LANCIEN

Sous-Commission du personnel, des effectifs, du contrôle des affectations et des écoles :

Président - M. René BESNARD

La Commission a enregistré avec satisfaction les résultats obtenus sur le front par l'aviation française, digne de la confiance du pays et rendu hommage à la bravoure de nos aviateurs.

B

Séance du jeudi 12 octobre.

Réunion exceptionnelle des Présidents des Sous-Commissions.

Présidence de M. Paul Benazet.

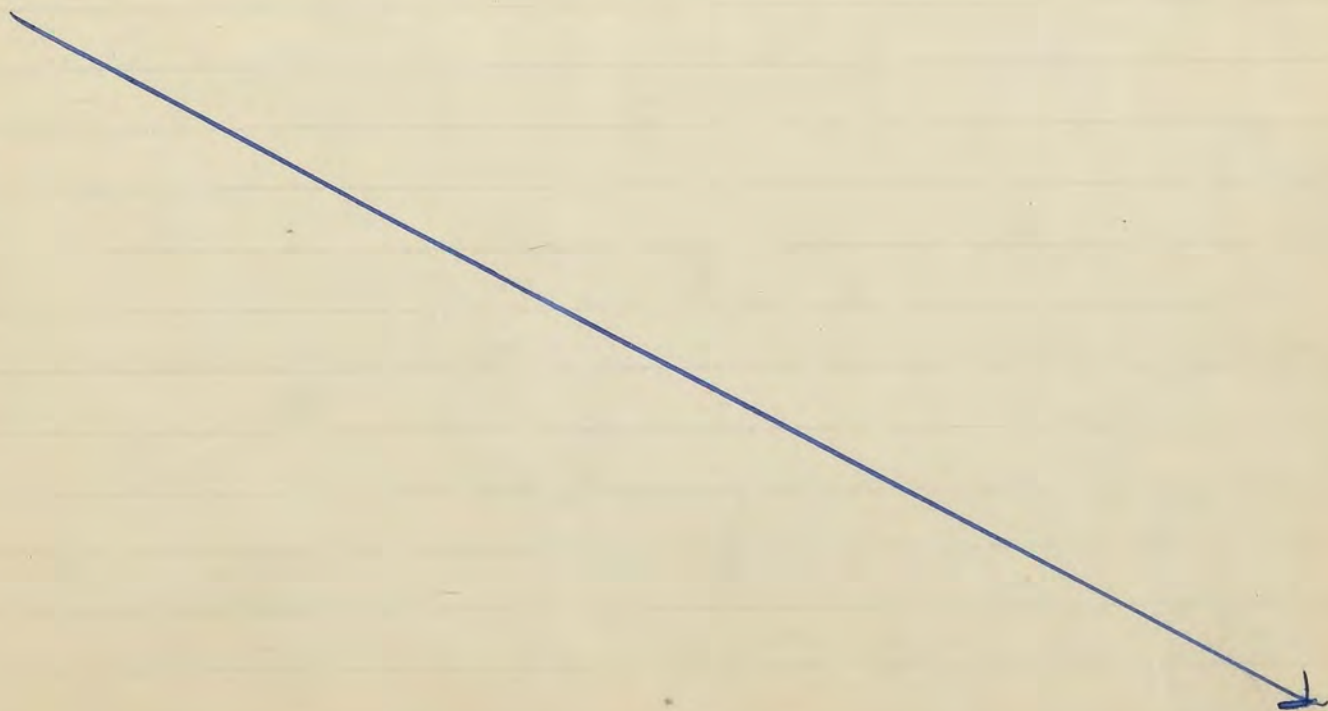
Présents : M. Paul Benazet, Laurent Gynac, A. de La Grange, Ouvre (représentant M. Lancien, empêché) de Bergeron.

Excuse : J. P. Rambaud (S/C^{ion} du contrôle de fabrication)

Au cours de cette réunion et après un échange de vues auquel prennent part les représentants des diverses sous-commissions, il est décidé de se mettre en rapport avec M. le Président de la C^{ion} de l'armée pour que les journées du mardi et du mercredi soient réservées à cette Commission, le jeudi et éventuellement le vendredi étant retenus par la Commission de l'air et ses sous-commissions.

M. de la Grange annonce que le ministre de l'air a détaché près de la Commission de l'air M. le Commandant Lanxade ~~a été détaché auprès de la Commission~~ comme adjoint à M. le Colonel Gigodot.

La réunion des Présidents des sous-commissions décide d'adresser les deux lettres suivantes aux membres de la Commission et aux membres de la sous-commission du matériel :



182
SÉNAT

République Française

Paris, le 5 octobre 1939.

Mon cher Collègue

Je crois devoir vous faire connaître qu'à la suite d'une réunion des Présidents des Sous-Commissions de la Commission de l'Air, tenue ce matin, il a été décidé - afin d'éviter que siègent aux mêmes jours et heures les Commissions et Sous-Commissions de l'Armée et de l'Air - que les séances du mardi après-midi et celles de la journée du mercredi seraient en principe consacrées à la Commission de l'Armée, les matinées et après-midi de chaque jeudi et éventuellement la matinée du vendredi étant réservées à la Commission de l'Air.

Cependant, la prochaine réunion de la Commission devant être consacrée à l'audition de M. le Ministre de l'Air, et celui-ci étant empêché jeudi par suite d'engagements antérieurs, c'est exceptionnellement

le MERCREDI 11 OCTOBRE à 16 HEURES 30,

que siégera notre Commission.

Enfin, la visite des Usines Hispano-Suiza du Boulevard Brune (fabrication des moteurs) a été définitivement fixée au vendredi 13 octobre (départ du Palais du Luxembourg à 14 h.30).

Veuillez agréer, je vous prie, mon cher Collègue, l'expression de mes sentiments très cordialement dévoués.

Le Président de la Commission
de l'Air,

Paul BENAZET.

Le Président de la Sous-
Commission du Matériel,

LAURENT-EYNAC.