

SÉNAT

Session ordinaire de 1914.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 6^e SÉANCE

Séance du vendredi 23 janvier.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal : M. Paul Strauss.
2. — Communication relative au décès de M. Alexandre Lefèvre, sénateur de la Seine. — Allocution de M. le président.
3. — Excuse et demande de congé.
4. — Dépôt par M. Guillaume Poulle d'un rapport sur le projet de loi sur le recel.
Dépôt par M. Monnier d'un rapport, au nom de la 5^e commission d'intérêt local sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la répartition des fonds affectés aux grands travaux du gaz de la ville de Paris par la loi du 6 mars 1912.
5. — Communication d'une lettre de M. le ministre de la guerre relative à la date des funérailles du général Picquart, ancien ministre de la guerre.
6. — Communication d'une lettre de M. le président de la Chambre des députés portant transmission d'une proposition de loi sur les obligations imposées aux patrons qui louent les services des mineurs de moins de treize ans. — Renvoi à la commission des accidents du travail.
7. — Dépôt par M. Noulens, ministre de la guerre, au nom de M. le ministre des finances et au sien, d'un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture d'un crédit provisoire en vue du relèvement du prix moyen d'achat des animaux par le service des remontes. — Renvoi à la commission des finances.
8. — Question : MM. d'Estournelles de Constant, Maginot, sous-secrétaire d'Etat au ministère de la guerre.
9. — 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 61 de la loi du 22 frimaire an VII, sur l'enregistrement.
Déclaration de l'urgence.
Adoption de l'article unique de la proposition de loi.
10. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux collèges communaux de garçons.
Communication de décrets désignant des commissaires du Gouvernement.
Déclaration de l'urgence.
Adoption des deux articles et de l'ensemble du projet de loi.
11. — Jonction de la discussion de l'interpellation de M. Cazeneuve sur la suppression du centre d'aviation militaire et de l'école d'aviation militaire à Bron, près de Lyon, à la discussion de l'interpellation de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire : M. Noulens, ministre de la guerre.
12. — Discussion des interpellations :
Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.
Interpellation de M. Emile Reymond : M. Emile Reymond.
Renvoi de la suite des interpellations à la prochaine séance.
13. — Dépôt d'une proposition de loi de M. Louis Martin, tendant à abroger le dernier paragraphe de l'article 295 du code civil qui interdit le divorce aux époux précédemment divorcés et remariés ensemble.
14. — Règlement de l'ordre du jour.
15. — Congé.
Fixation de la prochaine séance au mardi 27 janvier.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOIS

La séance est ouverte à trois heures.

SÉNAT — IN EXTENSO

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Le Cour Grandmaison, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la précédente séance.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole sur le procès-verbal ?

M. Paul Strauss. Je la demande, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Strauss.

M. Paul Strauss. Messieurs, je suis intervenu hier pour dire d'un mot que notre honorable collègue M. Tournon avait fait une déclaration de tendance. Ces paroles sont reproduites au *Journal officiel* sous la forme anonyme : *Un sénateur à gauche*.

Je les revendique pour moi-même, parce que je considère comme opportune et utile l'observation que je me suis permis de faire.

M. le président. La rectification sera insérée au *Journal officiel*.

Il n'y a pas d'autre observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

2. — COMMUNICATION RELATIVE AU DÉCÈS DE M. LEFÈVRE, SÉNATEUR DE LA SEINE

M. le président. Mes chers collègues, j'ai le regret de faire part au Sénat de la mort de notre collègue M. Lefèvre, sénateur de la Seine depuis 1891.

Alexandre Lefèvre était tout à fait le fils de ses œuvres. Ses débuts dans la vie avaient été pénibles et c'est à force de courage, d'intelligence et de travail qu'il avait pu s'élever au professorat et à la direction d'une institution prospère. Conseiller général de Vincennes, c'était un véritable enfant de la région parisienne qui conserve ses traditions et sa vie politique locales malgré l'envahissement de la grande ville ; il y était populaire et aimé. Il fut plusieurs fois vice-président du conseil général de la Seine et participa à d'importantes œuvres départementales.

Parmi nous, il faisait depuis longtemps, sans bruit, et avec modestie, un travail considérable et régulier. (*Très bien ! très bien !*) On le trouvait toujours prêt à prendre des rapports, à faire des travaux qu'il conduisait discrètement jusqu'à une utile conclusion. Enfin, il prit plusieurs fois la parole sur des questions intéressant le département de la Seine et la ville de Paris, ainsi que sur des questions d'enseignement.

C'était un ferme républicain ignorant les calculs personnels (*Très bien ! très bien ! et applaudissements*) et qui restait fixe dans des convictions depuis longtemps établies. (*Nouvelle approbation.*)

C'était aussi un excellent homme, en donnant à ce terme toute sa signification, c'est-à-dire qu'il avait maintenu sa vie droite et laborieuse dans la rectitude et la simplicité qui sont encore les vertus les plus rares et les plus utiles. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

En votre nom, j'adresse à sa famille l'expression de nos douloureuses condoléances. (*Applaudissements unanimes.*)

Les obsèques de notre regretté collègue auront lieu le dimanche 25 janvier, à deux heures un quart, à Montreuil.

Il va être procédé, messieurs, au tirage au sort de la députation chargée d'assister aux obsèques de notre collègue.

(Le sort désigne : MM. Sabaterie, Poulle, Bussière, Réveillaud, Maurice Sarraut, Boudenot, le comte d'Alsace, Honoré Leygue, Limouzain-Laplancie, Vagnat, Servant, Fortin, Henri Michel, Mazière, Vermorel, Milliès-Lacroix, Cuvinot, Fenoux, Poirrier, Mascu-

raud, Forichon, Paul Le Roux, Devins, Genoux, Guilloleaux, Fagot.

3. — EXCUSE ET DEMANDE DE CONGÉ

M. le président. M. Gaudin de Villaine s'excuse de ne pouvoir assister à la séance d'aujourd'hui et demande un congé de quelques jours pour raison de famille.

Cette demande est renvoyée à la commission des congés.

4. — DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. La parole est à M. Poulle.

M. Guillaume Poulle. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi sur le recel.

M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué.

La parole est à M. Monnier.

M. Monnier. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport, fait au nom de la 5^e commission d'intérêt local, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la répartition des fonds affectés aux grands travaux du gaz de la ville de Paris par la loi du 6 mars 1912.

M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué.

5. — COMMUNICATION RELATIVE AUX OBSÈQUES DU GÉNÉRAL PICQUART

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de la guerre la communication suivante :

• Paris, le 22 janvier 1914.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que les funérailles de M. le général de division Picquart, commandant le 2^e corps d'armée, ancien ministre de la guerre, commandeur de la Légion d'honneur, seront faites par les soins et aux frais de l'Etat. La cérémonie est fixée au samedi 24 janvier, à neuf heures trente.

« On se réunira à la gare du Nord, cour de la rue de Maubeuge.

« Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien en informer messieurs les sénateurs.

« Agréez, monsieur le président, les assurances de ma très haute considération.

« NOULENS. »

6. — TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de la Chambre des députés la communication suivante :

• Paris, le 22 janvier 1914.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 22 janvier, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi sur les obligations imposées aux patrons qui louent les services de mineurs de moins de treize ans.

« Le vote a eu lieu après déclaration de l'urgence.

« Conformément aux dispositions de l'article 141 du règlement de la Chambre, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition dont je vous prie de vouloir bien saisir le Sénat.

« Je vous serai obligé de m'accuser réception de cet envoi.

« Agréé, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Le président de la Chambre des députés
« PAUL DESCHANEL. »

S'il n'y a pas d'opposition, la proposition de loi est renvoyée à la commission des accidents du travail. (Assentiment.) Elle sera imprimée et distribuée.

7. — DÉPÔT DE PROJET DE LOI

M. le président. La parole est à M. le ministre de la guerre.

M. Noulens, ministre de la guerre. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre des finances et au mien, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture d'un crédit provisoire en vue du relèvement du prix moyen d'achat des animaux par le service des remontes.

M. le président. Le projet de loi est renvoyé à la commission des finances. Il sera imprimé et distribué.

8. — QUESTION

M. le président. La parole est à M. d'Estournelles de Constant pour poser une question à M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère de la guerre qui l'accepte.

M. d'Estournelles de Constant. Messieurs, je désire poser à M. le sous-secrétaire d'Etat à la guerre une question sur l'état des casernements prévus pour l'application de la loi de trois ans.

Le pays et le Sénat attendent à ce sujet une réponse du Gouvernement. On a beaucoup parlé de la question; tout le monde est d'accord pour reconnaître les très grands efforts faits par l'armée entière, sans distinction d'armes ni de classes, soldats de la classe de vingt ans et de la classe de vingt et un ans rivalisant d'entrain et de bonne volonté; par les officiers, qui se sont trouvés cependant, surtout au point de vue du logement, dans des conditions particulièrement ingrates; par le génie, que nous critiquons volontiers et qu'une vieille habitude aurait facilement rendu responsable de tous les retards, de toutes les surprises, de toutes les déceptions, et qui n'en a pas moins prodigué les efforts les plus méritoires; par les entrepreneurs, enfin, ou tout au moins, par un bon nombre d'entre eux, sur lesquels on a fait porter des responsabilités excessives, alors qu'ils se sont trouvés en face de difficultés matérielles considérables et que l'administration pas plus qu'eux n'avait prévues.

Donc je laisse en dehors de ma question notre armée et même ses entrepreneurs; ce qu'il nous importe de savoir, c'est ce que l'administration a fait pour tenir sa parole. On nous avait dit que les casernements seraient prêts aux environs de la Toussaint. Nous sommes maintenant au cœur de l'hiver; et je sais que bien des casernements ne sont pas prêts. Beaucoup ne sont pas achevés ou pas secs! Beaucoup de ce qu'on appelle les travaux accessoires ne sont pas terminés: les cours, les réfectoires, les sécheries, que sais-je encore? Surtout les cimentations ne sont pas secs, et cette température arrête encore des travaux déjà très en retard.

Je connais dans mon propre département, dans mon arrondissement, un exemple de casernements qui devaient être terminés au mois de novembre, et qui non seulement ne sont pas achevés, non seulement ne sont pas secs, mais ne pourront pas être prêts avant la fin du mois de février.

Et si je généralise, et si je constate que j'ai

entendu dire qu'il en est de même pour un certain nombre de casernements, je crois que, tant au point de vue de la défense que de la santé nationale, il y a là une question qui doit préoccuper, qui préoccupe le Sénat, et sur laquelle je serais reconnaissant à M. le sous-secrétaire d'Etat de la guerre de bien vouloir nous fournir des indications précises. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère de la guerre.

M. Maginot, sous-secrétaire d'Etat au ministère de la guerre. Je serais presque tenté de remercier l'honorable M. d'Estournelles de Constant de l'initiative qu'il a cru devoir prendre en posant aujourd'hui au Gouvernement la question qui m'amène à fournir au Sénat des explications sur l'état de nos nouveaux casernements et les conditions dans lesquelles y sont installés nos soldats. Il importe, en effet, de rassurer l'opinion publique, alarmée par des versions contradictoires et justement préoccupée de savoir à quoi s'en tenir sur un sujet bien fait pour éveiller sa sollicitude, puisqu'il intéresse à la fois la défense nationale et la santé de ceux qui s'y dévouent. (Très bien! très bien!)

Le pays vient de consentir dans l'intérêt de sa sécurité un très grand effort et il l'a consenti sans marchander, dans un noble et généreux élan qui lui fait le plus grand honneur; mais il a entendu que cet effort fût bien employé, qu'il produisît de toute manière son maximum de rendement, et qu'en particulier rien ne fût négligé pour que ceux qui en portent le poids le plus lourd, c'est-à-dire nos soldats, fussent placés dans les conditions d'hygiène, de salubrité et d'élémentaire confort auxquelles ils ont droit. Il est intervenu là comme une sorte d'engagement moral entre lui et le Gouvernement chargé de l'application des mesures votées.

Ce contrat a-t-il été observé? Les engagements pris ont-ils été tenus? En un mot, a-t-on fait le nécessaire pour donner aux importants effectifs qu'on s'est vu dans l'obligation d'incorporer des installations suffisantes et présentant toutes les garanties d'hygiène désirables? C'est bien ainsi, je crois, que peut se résumer la question qui vient de m'être posée par l'honorable M. d'Estournelles de Constant.

J'y répondrai très brièvement, en m'efforçant de vous présenter les choses telles qu'elles sont, sans exagération dans aucun sens, en homme qui ne cherche pas à plaider une cause et dont le seul souci est de faire connaître au pays la vérité qu'on lui doit. (Très bien! très bien!)

Celle-ci, je m'empresse de le dire au début de mes explications, n'est pas de nature à susciter vos alarmes.

Qu'il reste encore beaucoup à faire et qu'il y ait encore un gros effort à donner avant que nos soldats soient installés comme ils doivent l'être, ce n'est pas douteux. Il y a, comme je vous l'ai dit, bien des choses en retard, bien des améliorations indispensables à réaliser.

Il n'est que trop vrai, que les hommes n'ont pas, à l'heure actuelle, le confort et les commodités désirables. On a été au plus pressé et c'est du côté des logements que se sont naturellement portés les premiers efforts. On s'est attaché, avant tout, à édifier les pavillons principaux, c'est-à-dire les corps d'habitation et on a remis à plus tard l'exécution des travaux accessoires, ou tout au moins d'une partie d'entre eux.

C'est évidemment fâcheux et regrettable. Mais était-il possible de faire autrement, de faire davantage, étant donné le peu de temps dont on disposait?

En toute sincérité, je ne le crois pas.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les données du problème étaient les suivantes: Préparer et aménager en moins de cinq mois, c'est-à-dire du mois de mai au mois d'octobre, des locaux suffisants pour installer un supplément d'effectif de près de 200,000 hommes. Et encore ce délai a-t-il été diminué. On espérait, en effet, vous vous en souvenez, pouvoir commencer les travaux dans la première quinzaine de mai, le 15 au plus tard, date qu'on s'était fixée comme limite extrême. Or, en fait, par suite de la prolongation des débats parlementaires, ce n'est que le 30 mai qu'a pu être donné l'ordre de commencer les travaux. Il venait s'y ajouter, au dernier moment, cette aggravation, qu'il fallut modifier les marchés déjà préparés pour tenir compte de l'ajournement de certains travaux accessoires résultant de la réduction de 60 millions imposée par la commission du budget de la Chambre, sur la crainte, il est vrai, qu'avaient laissé percer les services de la guerre qu'on ne pourrait peut-être pas employer ces crédits en temps utile.

Si l'on tient compte de ces circonstances particulièrement défavorables...

M. Grosdidier. Et des intempéries!

M. le sous-secrétaire d'Etat. ...si l'on tient compte également du nombre excessivement réduit des officiers qui ont eu à concevoir, à diriger et à surveiller les travaux, des difficultés sans nombre qu'ils ont eu à vaincre pour la détermination des emplacements, l'acquisition des terrains, l'achat des matériaux, le recrutement de la main-d'œuvre, on est bien obligé de reconnaître que le génie militaire, en réalisant ce qu'il a fait, s'est surpassé et qu'il a même accompli un véritable tour de force. (Très bien! très bien!)

C'est l'impression qu'on rapporte et que j'ai rapportée moi-même des visites faites à nos nouveaux casernements. Cette impression domine même toutes les autres et l'on ne peut se défendre, en présence des étonnants efforts qui ont été réalisés, de rendre un juste hommage à ces officiers qui, le plus souvent, avec des moyens insuffisants, parfois avec des procédés de fortune, au risque d'être écrasés par les plus lourdes responsabilités, sont arrivés à faire sortir de terre, dans un aussi court délai, les constructions actuellement existantes! (Très bien! très bien!)

Il s'est évidemment produit, de-ci de-là, des défaillances individuelles; encore ne sont-elles pas le fait du génie militaire, ces défaillances; il fallait s'y attendre sur un ensemble de travaux qui a été jusqu'à comporter l'ouverture de plus de 500 chantiers. Il s'est rencontré de bons entrepreneurs qui, comme le disait tout à l'heure l'honorable M. d'Estournelles de Constant, ont fait tout leur devoir et il y a lieu de le reconnaître; il s'en est aussi rencontré de médiocres et même de mauvais. Mais, somme toute, on peut dire et on a le devoir de dire, dans l'ensemble, on a fait tout ce qu'on a pu. Telle est la vérité. Si la situation laisse cependant, sur certains points, à désirer, ce n'est pas la faute des services d'exécution qui, encore une fois, ont fait tout leur devoir c'est qu'on avait demandé à ceux-là l'impossible et que l'impossible, même en France, est une chose dont on ne répond pas. (Très bien! très bien!)

Au lieu, en effet, d'installer provisoirement, comme l'avait primitivement prévu le ministère de la guerre, les trois quarts des nouveaux effectifs, soit 155,000 hommes environ, dans des locaux à 300 fr. par homme, quitte à poursuivre en 1914 l'aménagement des casernements définitifs, projet qui était facile et rapidement réalisable, on a préféré, dans une pensée d'économie, procéder tout de suite à l'édi-

fication de ces casernements. Je ne dis pas qu'on ait mal fait. Je considère même que la commission du budget de la Chambre a eu raison de demander qu'il fût procédé de la sorte. Il eût été, en effet, de mauvaise administration de faire la dépense de locaux à raison de 300 fr. par homme, alors qu'on était résolu, l'année suivante, à les remplacer par des constructions plus coûteuses. Il n'en est pas moins vrai qu'en s'engageant dans cette voie, on s'exposait à ne pas être prêt pour l'époque fixée. C'est ce qui est arrivé, et si quelque chose doit étonner aujourd'hui, ce n'est pas que nous ayons à constater des retards, mais c'est qu'il ne s'en soit pas produit davantage et que la situation soit ce qu'elle est actuellement.

Cette situation, en ce qui concerne les nouveaux casernements, est la suivante : D'une façon générale, les pavillons destinés au logement des hommes ont pu être terminés, et se sont trouvés en état de recevoir les effectifs qui leur étaient destinés.

Il y a, je ne vous le cache pas, des exceptions qui sont évidemment regrettables. Là, en effet, où les pavillons en question n'ont pas été prêts ou ne l'ont été que partiellement, on s'est vu dans l'obligation de disperser les hommes dans des installations provisoires, soit dans des casernements occupés par d'autres armes — ce qui permet de voir, à Baccarat par exemple, un escadron de chasseurs à cheval cohabitant avec un bataillon de chasseurs à pied — soit, dans d'anciens baraquements en bois, comme à Corcieux, baraquements dont certains sont arrivés presque à expiration d'usage.

Ce n'est pas que les hommes aient particulièrement à souffrir de se voir installés de la sorte et que leur santé y soit exposée à plus de risques qu'ailleurs. Les vieux baraquements en bois eux-mêmes, dont on a tant médité, ne justifient, ni les lamentables tableaux qu'on en a fait, ni les sévères critiques dont ils ont été l'objet.

J'en ai moi-même visité un certain nombre, notamment dans la région de l'Est, cette région présentant, au point de vue qui nous occupe, un intérêt particulier en raison de l'augmentation formidable de ses effectifs, en raison aussi du surcroît de fatigues et de risques qui résulte pour les hommes d'un entraînement plus rude qu'ailleurs, sous un climat plus rigoureux.

Eh bien, j'ai dû reconnaître — c'est du moins mon impression personnelle — que les baraquements en question, malgré leur manque de confort et parfois leur vétusté, présentent cet avantage de bien conserver la chaleur. N'étaient la distance qui généralement les sépare des agglomérations voisines et la difficulté qu'on éprouve à s'y éclairer convenablement le soir, ils sont loin d'être aussi intolérables à habiter qu'on a bien voulu le prétendre.

La dispersion des effectifs que je viens de signaler n'en présente pas moins de très réels et de très sérieux inconvénients. Elle rend, en effet, impossible l'instruction d'ensemble des unités et très difficile leur concentration éventuelle : autant de causes de faiblesse en cas de mobilisation. Il y a là une situation qui, pour être transitoire, n'en est pas moins préoccupante et à laquelle il importe de mettre un terme le plus tôt possible.

Parmi les casernements qui se trouvent en retard — je ne parle, bien entendu, que de ceux que l'autorité militaire s'était engagée à livrer terminés pour le mois d'octobre — il faut citer :

Ceux du 54^e d'infanterie à Compiègne, des 9^e et 18^e bataillons de chasseurs à Longuyon, du 6^e bataillon du génie à Verdun, du 31^e bataillon de chasseurs à Saint-Dié, du 152^e d'infanterie à Gérardmer, du 1^{er} bataillon

de chasseurs à Senones, les casernements d'Ecrouves à Toul et ceux de Baccarat.

Au nombre de ces casernements, il en est certains — ce sont, il est vrai, des exceptions — qui ne sont pour ainsi dire pas sortis de terre : tels les casernements de Saint-Dié et de Gérardmer où, par suite de l'expérimentation du sidéro-ciment, expérimentation qu'on a peut-être bien fait de tenter, mais qu'il eût été prudent de limiter à un seul chantier, l'entrepreneur s'est vu, et se verra probablement longtemps encore dans l'impossibilité de livrer les pavillons projetés.

D'une façon générale, les retards que je viens de signaler proviennent, tantôt du fait que les adjudications ont dû être reculées en présence des exigences inadmissibles auxquelles s'est heurtée l'autorité militaire, tantôt des difficultés qu'on a éprouvées à occuper les terrains à la date fixée, tantôt, enfin, des défaillances des entrepreneurs, défaillances motivées, soit par l'insuffisance de leurs ressources, soit par l'impossibilité où ils se sont trouvés de se procurer les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires. Autant d'écueils auxquels on était inévitablement exposé dans les réalisations d'un programme aussi considérable.

Les autres casernements ont pu être terminés et livrés en temps utile. Si on fait abstraction des aménagements accessoires dont je vous entretiendrai dans un instant, on est en droit de dire que ces casernements permettent de loger les hommes dans des conditions très satisfaisantes. On a même réalisé à ce point de vue un très appréciable progrès sur les casernements antérieurs. Les nouvelles casernes, disposées d'après les indications du service de santé, sont incontestablement plus agréables et plus salubres à habiter que les anciennes. Cette fois, le service du génie a bien voulu renoncer à son architecture traditionnelle. (*Très bien !*)

Au lieu de ces hautes et lourdes bâtisses auxquelles il se complaisait précédemment, de ces casernes à plusieurs étages où les escaliers véhiculent tous les courants d'air, foyers de la plupart des affections auxquelles est exposé le soldat ; au lieu de ces grands bâtiments à l'aspect sévère et un peu maussade, d'où l'impression du chez soi se trouve vraiment trop bannie, il a construit des pavillons sans étage, ou à un seul, qui n'assombrissent pas l'atmosphère autour d'eux, qui se laissent largement pénétrer par la lumière et la chaleur du soleil, où les hommes se sentent davantage dans l'intimité et dont les dispositions intérieures, il faut le reconnaître, sont très judicieusement conçues. (*Marques d'approbation.*)

Les chambres, en effet, y sont vastes et bien aérées. Elles sont desservies par un large couloir latéral de 2 m. 40, où les hommes peuvent brosser leurs effets, nettoyer et déposer leurs chaussures, procéder aux travaux d'astiquage, toutes sortes de besognes qu'il est préférable, à tous points de vue, de ne pas faire dans la chambre. Les lavabos y sont proprement et pratiquement installés. L'alimentation en eau est assurée partout d'une façon satisfaisante, sauf toutefois à Compiègne, à Baccarat, à Labry et à Saint-Mihiel, où, soit par suite de difficultés avec les administrations locales, soit par suite de l'insuccès relatif des essais pratiqués jusqu'à présent, cette question n'a pu encore recevoir la solution espérée ; mais ce sont là des exceptions qui, pour préoccupantes qu'elles soient, ne suffisent pas à détruire la bonne impression qui se dégage de l'ensemble des améliorations réalisées.

J'ai visité, pour ma part, un très grand nombre de ces nouveaux pavillons et j'ai pu constater que les hommes s'y trouvaient

dans d'excellentes conditions d'hygiène et de salubrité.

Les chambres n'y étaient nulle part occupées, comme on l'a prétendu, au-dessus de leur contenance normale. Dans quelques casernements cependant l'obligation où l'on s'est trouvé d'utiliser les chambres de troupes comme chambres de malades ou comme infirmeries provisoires, a bien amené quelques resserrements, mais en aucun cas il ne m'a été donné de constater que le chiffre de 18 à 19 hommes par chambre fût dépassé, nulle part je n'ai trouvé trace d'humidité ; le séchage des locaux a d'ailleurs été — je m'en suis informé — opéré partout d'une façon satisfaisante.

À la condition d'être chauffés convenablement, à la fois dans les chambres et dans les couloirs — j'ai moi-même donné des instructions précises pour que les rations de chauffage et le nombre des poêles soient augmentés partout où des insuffisances seraient constatées — à cette condition, dis-je, à cette condition très importante, les nouveaux pavillons dont je viens de vous entretenir sont susceptibles d'offrir aux hommes toutes les garanties d'une saine habitation et doivent permettre à nos jeunes soldats de résister victorieusement aux rigueurs du froid et aux intempéries de l'hiver.

M. Guillaume Poule. Existe-t-il des crédits suffisants pour le chauffage ?

M. le sous-secrétaire d'Etat. J'ai fait attribuer à certains corps d'armée des suppléments d'allocation pour augmenter les rations de chauffage ; mais les crédits dont nous disposons ne permettent d'user de ce procédé qu'avec modération.

Si maintenant l'on passe aux cuisines qui, elles aussi, rentrent dans les installations de première nécessité, on constate qu'elles ont été presque partout terminées et livrées en temps utile. Elles sont construites sur un type uniforme qui paraît avoir été bien compris. Les chefs de corps s'en déclarent généralement très satisfaits partout où elles ont été prévues en quantité suffisante.

Reste la question des accessoires. Le logement, c'est évidemment l'essentiel, le plus indispensable ; mais les accessoires, c'est le confort, ce sont les commodités nécessaires ; c'est aussi l'hygiène dans bien des cas. Dans ce domaine, je dois à la vérité de reconnaître que l'on n'a pas fait grand-chose. Si l'on excepte, en effet, les cuisines, dont je viens de vous dire un mot, et dont l'installation devait nécessairement coïncider avec celle des locaux d'habitation, si l'on excepte également les infirmeries qui ont pu être achevées sur bien des points et dont l'aménagement se poursuit d'ailleurs avec activité, les autres constructions et aménagements accessoires, tels que réfectoires, séchoirs, latrines de nuit, empierrement des cours, édification des murs de clôture, toutes installations auxquelles était destiné à faire face le crédit de 60 millions, retranché par la commission du budget de la Chambre, attendent encore qu'on puisse les entreprendre.

Les hommes, cependant, sont obligés de se contenter d'installations et de moyens provisoires, forcément peu satisfaisants. Il en résulte pour eux beaucoup de gêne, et je n'exagère rien en disant qu'ils manquent, de ce fait, non seulement des commodités, mais du confort — et confort ne signifie pas luxe — auxquels ils peuvent légitimement prétendre.

Il y a là — il ne faut pas se le dissimuler — une situation pénible, fâcheuse, et qui ne doit pas se prolonger. Il est malheureusement impossible d'y remédier pour le moment. Poursuivre, en effet, les travaux

par le temps qu'il fait, avec les rudes gelées de cet hiver, serait s'exposer à des malfaçons certaines.

M. Aimond, rapporteur général de la commission des finances. Vous êtes obligé, en ce moment-ci, de démolir les travaux déjà faits à Sissonne. (*Mouvements divers*).

M. le sous-secrétaire d'Etat. Les faits auxquels vous faites allusion, et qui viennent de se produire au camp de Sissonne, nous montrent, en effet, combien il faut procéder avec prudence et précaution. (*Approbation*.)

Les efforts les plus consciencieux risquent d'aboutir aux mêmes résultats que le sabotage, lorsqu'ils sont poursuivis dans des conditions aussi défavorables. Aussi des ordres ont-ils été donnés récemment pour que tous les travaux soient momentanément arrêtés. Ils seront repris aussitôt que la température le permettra, et il ne dépendra pas du ministère de la guerre qu'ils ne soient alors poussés avec la plus grande activité.

M. le rapporteur général. Alors il faudra rétablir le crédit de 60 millions ?

M. le sous-secrétaire d'Etat. Nécessairement. Il n'a pu, en ce qui le concerne, être question que d'un ajournement.

Telle est, messieurs, la situation. Je vous l'ai exposée aussi brièvement et aussi sincèrement que je l'ai pu. Elle n'est pas, comme vous le voyez, des plus brillantes. Il ne s'ensuit cependant pas qu'il faille dramatiser les choses. Si la situation présente n'est pas — comment dirai-je ? — très reluisante à l'œil, si elle justifie même de très sérieuses critiques, elle n'est cependant pas de nature, encore une fois, à nous alarmer et à jeter l'inquiétude dans le pays.

Nos soldats acceptent d'ailleurs, je ne dirai pas avec résignation, mais allègrement et sans récriminer les inconvénients momentanés de la situation qui leur est faite. Leur moral est excellent. Ils ont au surplus sous les yeux l'exemple de leurs officiers et de leurs sous-officiers, dont les conditions d'existence sont peut-être encore moins agréables que les leurs et qui font leur devoir, eux aussi, sans se plaindre. (*Très bien ! très bien !*)

L'état sanitaire des hommes est également des meilleurs, et les jeunes gens de la classe 1913 ne le cèdent en rien à cet égard à leurs camarades des autres classes. J'ai pu faire établir à ce sujet les statistiques suivantes dont je vous demande la permission de vous donner connaissance, car elles sont comme vous le verrez des plus rassurantes.

La moyenne des malades entrés à l'infirmerie et à l'hôpital a été :

En novembre 1912, de 59 p. 1,000 ;
En novembre 1913, de 37 p. 1,000 ;
En décembre 1912, de 54 p. 1,000 ;
En décembre 1913, de 43 p. 1,000.

Le nombre des décès, pour les mêmes périodes, a été :

En novembre 1912, de 0,17 p. 1,000 ;
En novembre 1913, de 0,12 p. 1,000 ;
En décembre 1912, de 0,26 p. 1,000 ;
En décembre 1913, de 0,16 p. 1,000.

Partout, comme vous voyez, les chiffres sont inférieurs à ceux des périodes correspondantes de l'année précédente.

Si, poussant plus loin mes investigations, je prends maintenant la situation par corps d'armée, nous constatons que dans les corps d'armée de frontière, c'est-à-dire ceux où se trouve le plus grand nombre d'hommes logés dans des casernements récemment construits, la moyenne des malades en décembre 1913 demeure, elle aussi, au-dessous de celle de décembre 1912.

C'est ainsi qu'au 6^e corps la moyenne des entrées à l'infirmerie ou à l'hôpital, qui

était de 54 p. 1,000 en décembre 1912, a été de 41 p. 1,000 en 1913 ;

Qu'au 20^e corps la moyenne des entrées à l'infirmerie ou à l'hôpital, qui était de 64 p. 1,000 en décembre 1912, a été de 51 p. 1,000 en 1913 ;

Et qu'au 7^e corps, qui occupe la froide région des Vosges, la moyenne des entrées à l'infirmerie ou à l'hôpital, qui était de 70 p. 1,000 en 1912, est tombée à 53 p. 1,000 en 1913.

Ces chiffres constituent pour nous le plus précieux et le plus réconfortant des critères. Ils sont en même temps la meilleure réponse qu'on puisse faire à ceux qui seraient tentés de se montrer trop pessimistes. Ils attestent — et c'est sur cette constatation que j'entends rester — qu'en dépit des déficiences de l'heure présente, déficiences passagères que rendaient inévitables les transformations formidables que nous avons voulu si rapidement réaliser, la situation n'est pas aussi sombre que certains la décrivent, et que si nos jeunes soldats ont à subir cette année des épreuves un peu plus rudes que de coutume, ils les supportent vaillamment, sans défaillance, avec une fière allure, qui commande la confiance et doit bannir le découragement. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. d'Estournelles de Constant. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. d'Estournelles de Constant.

M. d'Estournelles de Constant. Je remercie M. le sous-secrétaire d'Etat de l'exposé qu'il a bien voulu apporter au Sénat en réponse à ma question.

Loin de prendre les choses au tragique, nous ne demandons qu'à considérer comme indiscutables ses constatations : je me permettrai seulement de lui signaler un seul point, en ajoutant que s'il ne faut pas être pessimiste, il ne faut pas non plus être trop optimiste, surtout quand on a la responsabilité de l'administration.

M. le sous-secrétaire d'Etat nous a donné lecture d'une liste préparée par ses services et qui, par conséquent, devrait être complète : c'est celle des travaux non encore achevés.

Eh bien, je constate que cette liste n'est pas complète, autant du moins que je puis en juger, et que certains travaux que j'ai eu l'occasion de visiter, pour la raison bien simple que ce sont les travaux qui devaient être exécutés dans mon département, que ces travaux, dis-je, ne sont pas compris dans la liste officielle des travaux inachevés, alors qu'ils sont cependant très loin d'être terminés.

Je vous serais reconnaissant, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, de compléter votre liste.

M. le sous-secrétaire d'Etat. J'ai simplement parlé des casernements qu'on s'était engagé à livrer pour le mois d'octobre.

M. d'Estournelles de Constant. M. le sous-secrétaire d'Etat vient de nous faire une réponse extrêmement intéressante pour toute une partie du Sénat.

Il vient de nous dire qu'un certain nombre de casernements sont achevés, mais qu'il y en a beaucoup d'autres pour lesquels on n'avait pas, paraît-il, pris d'engagement et qui sont loin d'être terminés.

On ne nous a pas fait prévoir cette surprise il y a six mois !... Il est bien difficile de ne pas s'émouvoir quand on entend le représentant de notre administration militaire venir nous apporter lui-même cette déclaration.

Mais je n'en demande pas davantage, et c'est ce que je voulais entendre préciser

par M. le sous-secrétaire d'Etat au ministère de la guerre.

M. le sous-secrétaire d'Etat. Il existe, messieurs, un certain nombre de casernements qui devaient être terminés et livrés pour le mois d'octobre ; je ne vous ai entretenu que de ceux-là. Les autres sont compris dans ce que j'appellerai la seconde partie du programme. Il n'a pu entrer dans la pensée de personne qu'ils soient actuellement terminés.

M. le président. L'incident est clos.

9. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI CONCERNANT L'ENREGISTREMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 61 de la loi du 22 frimaire an VII sur l'enregistrement.

La Chambre des députés ayant déclaré l'urgence, je dois consulter le Sénat sur l'urgence.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'urgence est déclarée.

Personne ne demande la parole pour la discussion générale ?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Je donne lecture de cet article :

« Article unique. — Les dispositions suivantes seront introduites dans la loi du 22 frimaire an VII où elles prendront la place de l'article 61 qui est abrogé.

« Il y a prescription pour la demande des droits :

« 1^o Après un délai de deux ans, à compter du jour de l'enregistrement d'un acte ou autre document ou d'une déclaration qui révélerait suffisamment l'exigibilité de ces droits sans qu'il soit nécessaire de recourir à des recherches ultérieures ;

« 2^o Après un délai de deux ans, à compter du jour de l'enregistrement s'il s'agit d'une fausse évaluation de revenu et pour la constater par voie d'expertise ;

« 3^o Après dix ans à compter du jour de l'enregistrement s'il s'agit d'une omission de biens dans une déclaration de succession ;

« 4^o Après dix ans à compter du jour du décès pour les successions non déclarées.

« Il n'est pas dérogé aux dispositions de l'article 26 de la loi du 8 juillet 1852 ni à celles qui ont établi des prescriptions plus courtes que celles fixées ci-dessus.

« Toutefois, et sans qu'il puisse en résulter une prolongation des délais, les prescriptions prévues tant par les numéros 3 et 4 qui précèdent que par l'article 26 de la loi du 8 juillet 1852 seront réduites à deux ans à compter du jour de l'enregistrement d'un écrit ou d'une déclaration qui révélerait suffisamment l'exigibilité des droits, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des recherches ultérieures.

« L'action en restitution est prescrite après un délai de deux ans à partir du paiement des droits simples, des droits en sus et des amendes.

« Néanmoins, en ce qui concerne les droits régulièrement perçus après la promulgation de la présente loi et dont la restitution n'est pas prohibée par la loi du 18 janvier 1912, l'action en remboursement sera prescrite :

« 1^o Après cinq ans à compter du jour de l'enregistrement ;

« 2^o Après une année à compter du jour où les droits sont devenus restituables.

« Les prescriptions seront interrompues par des demandes signifiées et enregistrées avant l'expiration des délais, mais elles

seront acquises irrévocablement si les poursuites commencées sont discontinuées pendant une année sans qu'il y ait d'instances devant les juges compétents, quand même le premier délai pour la prescription ne serait pas expiré.

« Sont maintenues les prescriptions établies par l'article 40 de la loi du 28 avril 1816, par l'article 13 de la loi du 23 août 1871, par la loi du 25 février 1901 et le paragraphe 2 de l'article 4 de la loi du 30 janvier 1907.

« Sont abrogés en ce qu'ils ont de contraire à la présente loi l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, l'article 58 (§ 3) de la loi du 3 mai 1841 et l'article 14 (§ 3) de la loi du 25 juin 1841. »

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

10. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX COLLÈGES COMMUNAUX DE GARÇONS

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux collèges communaux de garçons.

J'ai à donner connaissance au Sénat des deux décrets suivants :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts,

« Vu l'article 6, paragraphe 2, de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics qui dispose que les ministres peuvent se faire assister devant les deux Chambres par des commissaires désignés pour la discussion d'un projet de loi déterminé,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — M. Lucien Poincaré, directeur de l'enseignement secondaire, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts et devant le Sénat, dans la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux collèges communaux de garçons.

« Art. 2. — Le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 23 janvier 1914.

« RAYMOND POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts.

« RENÉ VIVIANI. »

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre des finances,

« Vu l'article 6, paragraphe 2, de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics, qui dispose que les ministres peuvent se faire assister devant les deux Chambres par des commissaires désignés pour la discussion d'un projet de loi déterminé,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — M. Céliér, sous-directeur à la direction générale de la comptabilité publique, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre des finances au Sénat, dans la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux collèges communaux.

SÉNAT — IN EXTENSO

« Art. 2. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 21 décembre 1913.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre des finances,

« J. CAILLAUX. »

La commission, d'accord avec le Gouvernement, demande au Sénat de vouloir bien déclarer l'urgence.

Je consulte le Sénat sur l'urgence.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'urgence est déclarée.

Quelqu'un demande-t-il la parole pour la discussion générale?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Les traités conclus avec les villes pour l'entretien des collèges communaux de garçons, par application de la loi du 28 décembre 1910, peuvent être prorogés pour dix ans à dater du 1^{er} janvier 1914. »

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Pour chaque collège, la subvention fixe de l'Etat est égale à la subvention inscrite au traité expirant le 31 décembre 1913, augmentée d'un cinquième. Toutefois, cette subvention ne pourra être inférieure à 80 p. 100 ni supérieure à 90 p. 100 du déficit, le déficit, excès prévu des dépenses sur les recettes, étant représenté par la somme de la subvention fixe de l'Etat et de la subvention de la ville inscrites au traité venu à expiration. Cette somme étant augmentée ou diminuée de la dépense entraînée ou de l'économie réalisée par la création de surveillants d'internat. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

11. — JONCTION DE DEUX INTERPELLATIONS RELATIVES A L'AÉRONAUTIQUE

M. le président. Avant d'ouvrir la discussion de l'interpellation de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire, je rappelle au Sénat que M. Cazeneuve a déposé, hier, une demande d'interpellation sur la suppression du centre militaire d'aviation de Bron.

M. le ministre de la guerre a-t-il une proposition à faire pour la fixation de la date de cette interpellation?

M. Noulens, ministre de la guerre. Si le Sénat veut joindre les deux interpellations, le Gouvernement est prêt à les discuter toutes deux ensemble.

M. le président. M. le ministre propose de joindre les deux interpellations afin qu'il n'y ait qu'une seule discussion, étant entendu que chacune de ces interpellations pourra être suivie d'un ordre du jour spécial. (Assentiment.)

M. Reymond fait-il opposition à cette manière de procéder?

M. Emile Reymond. Non, monsieur le président.

M. le président. Je consulte le Sénat sur la jonction des deux interpellations.

(La jonction des deux interpellations est ordonnée.)

12. — DISCUSSION DE DEUX INTERPELLATIONS RELATIVES A L'AÉRONAUTIQUE

M. le président. L'ordre du jour appelle maintenant la discussion de l'interpellation de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire et celle de l'interpellation de M. Cazeneuve sur la suppression du champ d'aviation de Bron.

Je dois donner connaissance au Sénat du décret suivant :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre de la guerre,

« Vu l'article 6, paragraphe 2, de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875, sur les rapports des pouvoirs publics qui dispose que les ministres peuvent se faire assister devant les deux Chambres par des commissaires désignés pour la discussion d'un projet de loi déterminé,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — M. le général Bernard, chargé des services de l'aéronautique militaire au ministère de la guerre, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre de la guerre, au Sénat, dans la discussion des interpellations de M. Emile Reymond, sur l'aéronautique militaire et de M. Cazeneuve, sénateur, sur la suppression du centre d'aviation militaire de Bron.

« Art. 2. — Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 22 janvier 1914.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre de la guerre,

« NOULENS. »

La parole est à M. Emile Reymond pour développer son interpellation.

M. Emile Reymond. Messieurs, il y a plus de six mois, j'eus l'honneur de demander au prédécesseur de M. le ministre de la guerre d'accepter une interpellation. La loi de trois ans m'a engagé, par un sentiment que vous comprendrez, à retarder le moment de cette discussion; et si, à cette époque, je comptais attirer l'attention du ministre de la guerre sur une situation qui pouvait nous amener à prendre la suprématie de l'air, je suis aujourd'hui dans la nécessité de constater que mes craintes étaient justifiées, que la situation dans laquelle nous nous trouvons est bien plus déplorable encore que celle que j'aurais eu à signaler à cette époque.

Peut-être, messieurs, me demandera-t-on s'il était utile de venir publier à la tribune...

M. Charles Riou. Il est toujours utile de dire la vérité.

M. Emile Reymond. ...un mal aussi triste et aussi profond que celui que j'ai à signaler. Je juge, pour ma part, qu'il est indispensable d'en connaître l'étendue, si on veut le guérir. (Très bien! très bien!)

Je juge, en outre, que nous avons encore le moyen de guérir le mal.

Je sais, par expérience, l'attention que le Sénat est capable d'accorder en pareille circonstance, et j'ai confiance, d'autre part, monsieur le ministre, en l'énergie que vous et vos collaborateurs êtes susceptibles de fournir pour rendre à la France une situation prépondérante qu'elle aurait pu ne pas avoir à abandonner aujourd'hui.

M. Halgan. Vous faites bien de parler; la France entière attend votre protestation.

M. Emile Reymond. La division déjà faite entre l'aérostation, d'une part, et l'aviation, d'autre part, me facilitera la discussion qui s'engage, et, si vous le voulez bien, je vais d'abord mettre le Sénat en présence de ce qui touche les dirigeables; j'aborderai ensuite l'aviation.

Il est impossible de parler des dirigeables sans faire un parallèle entre la France et l'Allemagne.

Actuellement, il existe en Allemagne 7 Zeppelins de 20,000 mètres cubes, 1 Siemens-Schucker et 6 Parsevals, en tout 14 dirigeables. En France, nous en avons 7 seulement.

Le cube global des dirigeables allemands s'élève à 203,000 mètres cubes; celui des nôtres n'arrive qu'à 54,000 seulement, soit le quart.

En ce qui concerne les moteurs, les Allemands en possèdent de 600 et même de 800 chevaux — leur dernier modèle — alors que les plus importants des nôtres sont de 300 chevaux seulement.

La vitesse des grands dirigeables allemands atteint 80 à 95 kilomètres à l'heure. Nous n'avons qu'un seul dirigeable capable de faire 55 kilomètres à l'heure. Tous les autres leur sont inférieurs et le plus grand nombre ne peut atteindre 45 kilomètres à l'heure.

J'évite autant que possible, monsieur le ministre, d'entrer dans les détails; si toutefois un seul de ces chiffres était mis en doute, veuillez me le dire, j'ai la possibilité de le préciser.

Les Allemands ont donné à cet ensemble de dirigeables un armement formidable. Leurs « dreadnoughts », au nombre de sept, comme je vous le disais, sont réellement des instruments de guerre offensifs. Ils disposent de huit tonnes de charge utile, dont une tonne et demie est réservée aux projectiles. Ils ont déjà, en plusieurs occasions, fait tomber des projectiles figurés de 610 kilos, sans interrompre leur marche. Prochainement, ils vont faire l'expérience avec des projectiles de 800 kilogr.

Ces Zeppelins portent de 12 à 25 hommes. Vous connaissez tous, j'imagine, cette longue nacelle de 60 mètres qui, allant de la gondole antérieure à la gondole postérieure, destinées, toutes deux, à recevoir les moteurs, est disposée, en temps de guerre, de la façon la plus commode pour la manœuvre et l'offensive.

Ils peuvent, disais-je, faire 85 et même 95 kilomètres à l'heure; mais ils peuvent aussi s'immobiliser pour faciliter leur tir sur but immobile, grâce aux dispositifs nouveaux qu'ils possèdent.

Voilà pour l'offensive. Qu'ont-ils pour les défendre? Dans leur nacelle même, des mitrailleuses; d'autre part, au-dessus du ballon, une longue passerelle portant également des mitrailleuses qui peuvent lancer 600 balles à la minute; à travers le ballon, une longue cheminée qui permet de communiquer de la nacelle à la plateforme supérieure.

En France, quels sont nos moyens offensifs? Aucun! Quels sont nos moyens défensifs, au cas où nous ne voudrions faire du dirigeable qu'un simple organe de reconnaissance? Aucun!

Et maintenant que je viens d'insister sur l'état actuel, tel qu'il est,...

M. Servant. Sur les deux zéros!

M. Emile Reymond. ...de quoi disposons-nous dans l'avenir? Quels sont les dirigeables en construction, d'une part, en Allemagne, d'autre part, en France?

Ah! en Allemagne, on a beaucoup perdu. Et, à ce propos, j'espère être d'accord avec vous tous, en traitant avec la dernière sévérité l'ironie indigne et maladroite qui a pu

se manifester au moment de catastrophes qui se sont produites en Allemagne.

Douze Zeppelins ont été accidentellement détruits depuis sept ans : à chaque catastrophe, deux Zeppelins nouveaux étaient commandés. Au mois de septembre dernier, l'un d'eux fut perdu en mer dans des conditions dramatiques : seize hommes périrent.

Quelle fut la réponse de l'Allemagne? Un véritable défi à la prudence : tout fut sacrifié pour que le rendement fût meilleur, et les Allemands construisirent ce Zeppelin II dans lequel on supprima la quille, le passage de l'air entre le moteur et le ballon même; la carapace fit corps avec les moteurs, les nacelles, le réservoir à combustible.

Le Zeppelin II prit feu, vous le savez, et fit explosion dans des conditions que nous nous rappelons tous.

La réponse? Dix Zeppelins en construction.

Malgré toutes leurs pertes, les Allemands conservent en aérostation une écrasante supériorité et ils la conserveront tant que nous n'aurons pas abandonné notre méthode.

A prendre, en effet, l'un quelconque des Zeppelins qui ont fait explosion, voici ce qu'on constate. Je choisis au hasard l'un d'eux, le *Schwaben*, par exemple.

Qu'a-t-il fait avant l'accident? Il a parcouru 20,000 kilomètres. Et vous ne trouverez pas un seul de nos dirigeables, mort de vétusté sans accident, qui ait pu fournir un nombre de kilomètres s'approchant de ce chiffre. Mieux vaut, il me semble, pour un dirigeable, terminer brusquement une aussi belle carrière que pourrir dégonflé dans un hangar sans avoir rien pu faire de semblable.

M. Guillaume Chastenot. Très bien! très bien!

M. Emile Reymond. Et nous, qu'attendons-nous de l'avenir? Quels sont les dirigeables sur lesquels nous pouvons compter?

Le programme de 1911 comporte une flotte de croiseurs, d'éclaireurs, de vedettes. De tout cela, que reste-t-il?

On a constaté que les vedettes et les éclaireurs sont inutiles, et, en 1912, on a déclaré qu'il valait mieux décidément faire comme les Allemands et construire de grands croiseurs. La première commande de ces grands croiseurs, au nombre de sept, date du 15 novembre 1912. Les projets de ces sept dirigeables ont comporté successivement un cube de 16,000 mètres, puis 18,000, puis 22,000; on est même allé jusqu'à 30,000; actuellement, on est revenu à 24,000.

Ils devaient être livrés — la promesse était précise — au nombre de quatre, en octobre 1913, au nombre de trois, en janvier 1914. Qu'avons-nous aujourd'hui? Rien.

Je reconnais que trois sont en construction, et je puis dire que tous les trois seront probablement livrés d'ici quelques mois.

M. le général Bernard, commissaire du Gouvernement. Je le crois.

M. Emile Reymond. Vous le croyez? Quant aux autres, ils ne sont même pas en chantier!

Il est déjà grave de penser à ce retard étant donnée leur valeur. A combien reviennent-ils? A 1 million et demi chacun. S'ils trouvent le moyen de gagner les primes qui existent dans les marchés, chacun peut arriver à coûter de 4 à 5 millions. Or, une dépense de ce genre peut se justifier quand elle est faite au moment utile; mais, si le retard est tel que d'autres ont déjà fait beaucoup mieux et qu'à ce moment on serait en droit d'exiger davantage, on peut avoir raison de regretter cette dépense.

Et pourquoi ce retard consenti de quatre

appareils qui ne sont même pas en chantier et qui devraient déjà être livrés? Il y a là une situation très délicate, je le reconnais, et que vous me permettez de vous exposer.

Pourquoi toutes ces hésitations autour de ces six dirigeables? C'est parce que nous faisons, en ce moment — je ne reproche rien, je constate — un grand saut dans l'inconnu.

Vous connaissez les luttes qui ont existé, au point de vue scientifique, entre les rigides et les souples. Je ne reprendrai pas cette question ici; il faut cependant savoir que les Allemands, après une série d'expériences progressives, ont abandonné le souple pour le rigide quand il est question d'unités, de grand cube et de grande vitesse.

Leurs expériences ont, en particulier, porté sur le *Siemens-Schuckert*, dont le cube est de 13,500 mètres, dont la vitesse atteint 69 kilomètres. Ils pensent que si l'on atteint ces deux conditions et qu'on veuille les dépasser, on a un emboutissement de la proue de l'appareil qui, d'une part, le déforme, et, d'autre part, augmente la pression intérieure du ballon au risque d'occasionner les plus graves accidents.

Ainsi ils ont dû modifier par une armature la proue du *Siemens-Schuckert* de telle façon qu'actuellement c'est un demi-rigide. Ils ont constaté, en outre, par des expériences récentes faites à Tegel sur des *Gross* sacrifiés en vue de ces expériences que, sur les dirigeables souples, les orifices pratiqués par des projectiles augmentaient, au bout de peu de temps, modifiaient l'équilibre de la nacelle et se transformaient en longues déchirures. Les housses proposées pour éviter les accidents constituent un poids mort considérable dès qu'il s'agit de grosses unités.

Donc, pour tous les appareils de gros cube et de grande vitesse, ils ont fait des rigides. Nous, nous nous sommes dit enfin, il y a deux ans : Faisons ce que font les Allemands, construisons de grosses unités. Et nous les avons construites ou, du moins, nous sommes en train de les construire en ce moment en tissu souple. Sur quelles expériences nous appuyons-nous pour agir ainsi? Aucune. Nos dernières unités — le *Fleurus* n'était pas construit — étaient de 10,000 à 12,000 mètres, cubes et voilà que, brusquement, nous nous mettons à construire des ballons souples qui ont 24,000 mètres cubes et auxquels nous demandons au moins 75 kilomètres à l'heure.

Les Allemands, qui étudient avec le plus grand intérêt ce que nous faisons, jugent très sévèrement le résultat que nous pourrions obtenir. Souhaitons qu'ils se trompent; mais je comprends qu'il règne une certaine hésitation et qu'il faille voir là, surtout, la cause du retard apporté à l'exécution de ces sept dirigeables qui, d'après les promesses gouvernementales, devraient être à ce jour tous construits.

Je ne peux pas parler de dirigeables sans dire un mot de l'hydrogène et de la situation dans laquelle nous nous trouvons comparativement aux Allemands.

En Allemagne, vous le savez, l'hydrogène provient généralement d'usines de produits chimiques dans lesquelles l'hydrogène est un sous-produit. On le reçoit dans une cloche, il est emmagasiné dans des tubes dont on charge des trains.

Nos voisins ont donc la possibilité de gonfler économiquement des ballons au port, et celle de lancer immédiatement, quand un incident quelconque arrive, le train chargé de tubes pour gonfler rapidement les ballonets dégonflés.

Il y a actuellement onze usines à proximité de chacune des stations de dirigeables : deux à Berlin, une à Bitterfeld, une

près de la frontière russe, à Königsberg, une en face de la mer, à Altona, près de Hambourg, et enfin six en face de la frontière française : Wiesburg, Düsseldorf, Cologne, Francfort, Friedrichshafen...

Il faut vraiment avoir vu une de ces installations pour se rendre compte de ce que l'on peut en attendre.

A Francfort, par exemple, c'est la magnifique usine de produits chimiques de Griesheim, située à quatre kilomètres et demi du hangar du ballon, avec lequel elle communique par une vaste canalisation, conduisant par jour 1,000 mètres cubes, recueillis dans une cloche de 6,000 mètres cubes.

De cette cloche les gaz arrivent à 18 prises différentes, chacune correspondant à un ballonnet. En quelques heures le ballonnet est rempli.

Je n'insisterai pas sur cette merveilleuse installation des tubes et des trains d'hydrogène, dont j'ai déjà eu l'occasion de parler ici même. Je rentre en France et je vous demande : qu'avons-nous qui puisse correspondre à ce que je viens d'indiquer ?

D'usines appartenant à l'Etat ou lui fournissant de l'hydrogène dans ces conditions, pas une ! Il en existe bien une, cependant, mais elle fournit son hydrogène à un particulier, et c'est une filiale d'une des usines dont je parlais tout à l'heure. (*Mouvements divers.*)

M. Fabien-Cesbron. Naturellement !

M. Emile Reymond. J'entends filiale comme organisation, car je ne mets en doute ni les intentions de celui qui la dirige, ni le rôle qu'elle pourra jouer en temps de guerre ; je dis seulement que, comme maison, c'est une filiale d'une des usines dont je viens de parler.

M. Charles Riou. Donc dépendant de l'Allemagne !

M. Emile Reymond. Je ne vais pas jusque-là, je n'en sais rien.

Messieurs, on peut se demander pourquoi nous n'avons pas, en France, d'usines semblables. Est-ce que vraiment il n'existe pas chez nous d'usines chimiques pouvant fournir l'hydrogène comme sous-produit, de façon à ce qu'il soit utilisé exactement dans les mêmes conditions que celles de l'Allemagne ?

Un sénateur au centre. Nous n'en avons pas.

M. Emile Reymond. Si, mon cher collègue, il en existe et, quand vous voudrez, je vous en donnerai l'énumération.

Mais il y a une raison pour laquelle elles ne donnent pas leurs produits. Alors qu'en Allemagne la consommation de l'hydrogène est constante, alors que les ballons en question restent gonflés indéfiniment, en France nous ne gonflons un ballon que dans certaines occasions, de telle sorte que les usines, n'ayant pas le débouché courant de leur production d'hydrogène, se trouveraient dans l'impossibilité d'en fournir lorsqu'on viendrait brusquement leur en demander de grandes quantités.

M. Hervey. C'est la même chose pour tout ce qui concerne l'industrie aéronautique !

M. Emile Reymond. Quant aux tubes que nous possédons, ils sont en quantité tellement infime que ce n'est vraiment pas la peine d'en parler.

Pourquoi ? Les usines qui font des sous-produits ne demandent pas mieux que d'acheter et de fournir ces tubes, mais à la condition toutefois qu'on leur en assure l'usage pendant un certain nombre d'années, ce qui se comprend très bien. On le leur refuse.

Comment faisons-nous notre hydrogène ? Je reconnais volontiers qu'à cet égard des progrès ont été réalisés et que l'appareil Lelarge au ferro-silicium nous donne actuellement de bons produits. Oh ! le procédé n'est pas nouveau ; il y a quatre ans, ici-même, au cours d'une interpellation sur le même sujet, je vous indiquais que ce que l'on appelait alors la matière D nous venait d'Allemagne et je vous disais que c'était un sel de silicium que l'Allemagne venait prendre en France. A l'heure actuelle, heureusement, ce sel n'est plus dans la nécessité de faire ce crochet ; nous l'utilisons directement, et l'appareil Lelarge nous donne, grâce au ferro-silicium, de l'hydrogène satisfaisant.

Quant au prix, je me borne à vous le signaler : l'hydrogène allemand coûte 12 centimes ; l'hydrogène français coûte 1 fr. 25. (*Mouvement.*)

Et maintenant, dois-je dire un mot des hangars ? En Allemagne, ils sont au nombre de trente ; en France nous en avons onze, mais cette proportion ne peut donner aucune idée de notre infériorité.

Les hangars allemands constituent un réseau admirable ; je ne veux m'occuper que de la partie de ce réseau qui intéresse directement la France : tous les hangars dont je vais parler sont de 135 à 180 mètres.

Il existe un groupe central autour de Berlin : Johannistal, Tegel, Biesdorf ; puis une série intermédiaire : Potsdam, Bitterfeld, Leipzig, Gotha ; enfin, le long de la frontière française, du Nord au Sud : Hamm, Düsseldorf, Cologne, Francfort, Mannheim, Baden-Baden, Strasbourg, et, plus en avant, Metz. Tous ces hangars sont prêts depuis trois ans.

Quel est, en regard, notre réseau ? Sur la frontière, nous avons à Maubeuge, Verdun, Toul, Epinal, Belfort, des hangars qui n'ont pas été construits de toutes pièces, mais que force nous a été d'agrandir pour recevoir des dirigeables que nous attendons encore. Nous les avons allongés et approfondis. Si l'on considère que ces hangars sont tous à la frontière, exposés à une destruction rapide, exposés de plus à se trouver un jour en pays envahi, on est amené à se demander immédiatement : « Que deviendront les dirigeables dans ce cas ? » Peut-être pensez-vous qu'ils passeront à la seconde ligne de défense et se réfugieront au camp de Châlons ou à Reims ? Eh bien, non. Les dimensions de ces derniers hangars sont insuffisantes pour les recevoir. Alors ils se rapprocheront de Paris ? Ils iront soit à Lamotte-Breuil, soit à Issy, soit à Saint-Cyr ? Non, pas davantage, car le hangar de Lamotte-Breuil, qui a cependant 120 mètres de long, n'est pas davantage suffisant pour recevoir les nouveaux dirigeables. Ceux-ci, s'ils quittent la ligne frontière, s'ils sont obligés de se replier, sont perdus.

Les derniers hangars allemands sont construits sur de grandes plate-formes tournantes qui, en faisant un quart de cercle, leur permettent de faire toujours face, par une de leurs extrémités, au vent favorable pour l'entrée ou la sortie.

Chez nous, qui n'avons que des dirigeables souples, aucune construction de ce genre n'existe.

Pour bien se rendre compte de la différence pratique entre notre situation et celle de nos voisins, il faut avoir assisté au départ d'un dirigeable allemand.

L'appareil quitte le hangar par ses propres moyens, comme un bateau qui sort du port, ses hélices se mettant en mouvement au commandement dans l'intérieur même du hangar ; l'ensemble des agrès se réunit sur quatre câbles attelés à quatre chariots ; ceux-ci, munis de gros galets obliques, roulent sur des rails prolongés jusqu'à deux

ou trois cents mètres en dehors du hangar. Le dirigeable arrivé là, les hommes le maintiennent avec les filins, et la manœuvre du départ s'effectue.

Il faut avoir assisté aussi à une rentrée nocturne en Allemagne — vous savez, en effet, que les Allemands comptent surtout sur le rôle nocturne de leurs destructeurs. — Voici, par exemple, certain champ d'atterrissage ; il est allumé toute la nuit ; des projections intermittentes indiquent qu'il existe là un hangar ; quinze secondes après le premier éclat indicateur, nouvel éclat ; dix secondes après, deux éclats ; dix secondes après, trois éclats ; les trois chiffres ainsi indiqués fournissent le nombre 123 ; nous sommes à Johannisthal.

Avons-nous jamais eu chez nous rien qui ressemble à une installation de ce genre ? Non, pas plus en ce qui concerne les dispositions qui permettent d'arriver sur un champ d'atterrissage dont la périphérie est complètement illuminée qu'au point de vue de la facilité qu'a le croiseur allemand d'éclairer d'avance la terre par son pinceau lumineux et de savoir exactement la place où va se poser l'avant du navire. Quand, par hasard, nos dirigeables arrivent de nuit, on vide des bidons d'essence et on met le feu !

M. le comte de Tréveneuc. C'est républicain, mais c'est sommaire !

M. Emile Reymond. Il existe quelquefois cependant un phare projecteur transportable, mais il appartient à l'artillerie et par conséquent, en cas de guerre, il ne pourrait pas nous servir.

Inutile d'ajouter que les hangars allemands sont défendus par des mitrailleuses dont les nôtres ignorent l'existence.

Je suis, dans ces conditions, obligé de dire que si demain la flotte allemande nous était confiée, elle nous serait parfaitement inutile ; car une flotte sans charbon et sans ports est une flotte qui ne sert à rien. (*Très bien ! très bien !*)

Je vous ai indiqué autant que possible ce qu'étaient actuellement les deux situations à l'état d'inertie. Voulez-vous que je vous dise un mot de la situation réciproque en action ?

Eh bien les Allemands nous ont fait voir de quoi ils étaient capables : sorties presque journalières, dans certains cas plusieurs fois par jour — moyenne soixante-dix jours sur 100 — durée possible — je prends un des derniers exemples — de trente heures, pendant lesquels ils font 60 kilomètres à l'heure.

Dans la sortie à laquelle je fais allusion vingt et un hommes se trouvaient à bord : le trajet consistait à aller de Constance à Berlin en passant par la mer du Nord et la mer Baltique, soit 1,800 kilomètres. Vous représentez-vous, messieurs, ce que sont 1,800 kilomètres en France ? Car c'est là le point qui nous intéresse.

On partirait de Strasbourg pour y revenir, en passant par Lyon, Bordeaux, Nantes et Paris.

Voilà ce que peuvent les dirigeables allemands.

Mais c'est surtout lorsqu'ils sont en action qu'il serait intéressant d'étudier la question de l'offensive que je soulevais tout à l'heure. Je préfère ne pas revoir ce qu'ils font actuellement et me reporter à ce qui est déjà le passé.

A la date du 27 octobre 1911, par exemple, je puis vous indiquer ce que fit le *Zeppelin IX*, qui était alors le premier croiseur armé. Il resta à 1,500 mètres d'altitude, pendant vingt heures, sans atterrir. Pendant quatorze heures, les manœuvres se firent le long de la frontière française, puis retournant à Bade, il balayait le lendemain de ses feux, pendant dix-sept minutes, une

série de silhouettes de villages artificiels installés dans le grand champ de manœuvres à côté de Bade. C'était le 27 octobre 1911; je laisse à supposer ce qui a pu être fait depuis cette date par un peuple comme celui que nous connaissons, capable des efforts dont il nous a déjà donné la preuve.

Le seul moyen que nous avons de constater ce que peut chez nous le dirigeable en activité, c'est de le suivre pendant les grandes manœuvres. Voulez-vous que je vous parle de celles de 1912? Des deux dirigeables qui y prirent part, je ne parlerai que d'un seul, celui que je n'ai guère quitté : je sais maintenant ce qu'il a fait exactement. Pendant les quinze jours qu'ont duré les grandes manœuvres; il n'a pu sortir que quatre fois; et cela non à cause d'un seul accident prolongé, mais par suite d'une série d'accidents : chaîne de transmissions d'une hélice qui casse, boîte des multiplicateurs qui se brise aux quatre angles.

Un jour, il s'est élevé et nous avons assisté à cette scène pénible : l'impossibilité dans laquelle il se trouvait de regagner le sol et l'obligation où il a été de rester pendant deux heures et demie à faire des efforts pour atterrir.

Les manœuvres de 1913, je le reconnais, ne nous ont pas donné d'aussi tristes résultats. Mais ce que les dirigeables ont fait de mieux, c'est le trajet de 450 kilomètres pour gagner leurs hangars, car au point de vue tactique, on ne leur a rien demandé qui fut de leur ressort. Ils ont fait ce qui correspondait au rôle limité des aéroplanes et quand ils ont été chargés d'aller constater la présence la plus éloignée de deux corps d'armée — un chacun — cela ne pourrait présenter aucun intérêt puisque le thème des grandes manœuvres indiquait par avance où se trouvaient ces corps d'armée.

Le point intéressant eût été d'aller voir, comme on l'aurait fait en temps de guerre, ce qui se passait derrière les deux corps d'armée en question.

On a dit que l'infériorité de nos dirigeables était due à la confiance exagérée que nous avons dans l'aviation. Ah ! je voudrais bien que cela fût vrai et que nous ayons trouvé ici, sur les bancs du Gouvernement, cette confiance dans l'aviation. Malheureusement, ce n'est pas la raison qui peut suffire à expliquer la situation que je viens de signaler.

Je me garde, du reste, de faire aucune personnalité, car tout ceci est encore bien plus la faute des circonstances, et surtout du manque d'organisation, que de l'incurie des hommes.

Je dirai cependant volontiers que si j'ai un reproche à formuler, c'est moins celui de n'avoir rien fait, que d'avoir laissé croire qu'on faisait quelque chose. (*Très bien ! très bien !*)

Un sénateur à gauche. Voilà la vérité !

M. Emile Reymond. On demande aux aéronefs, quels qu'ils soient, de résoudre trois grands problèmes : l'un touche la vitesse, l'autre l'altitude, le troisième le rayon d'action.

Pour la vitesse et l'altitude, l'aéroplane a certainement l'avantage; quant au rayon d'action le plus étendu, il revient jusqu'ici au dirigeable.

Etant donné les trois éléments de ce problème, on avait le droit d'en déduire une solution peut-être dangereuse, mais à coup sûr intéressante.

On pourrait dire que l'avenir appartient sûrement aux plus lourds que l'air; les Allemands ont des dirigeables très supérieurs aux nôtres, mais nous leur sommes dès maintenant supérieurs par l'aviation; ne cherchons pas à les rattraper en ce qui concerne les dirigeables, faisons seulement

en sorte de rendre rapidement notre aviation tellement supérieure à la leur qu'ils ne puissent plus nous égaler sur ce terrain.

On pourrait tenir ce langage, à la condition qu'on s'attachât immédiatement à ce second problème, à savoir que, grâce au rôle offensif de l'aviation, il fût impossible à un dirigeable allemand ayant pénétré en France de pouvoir en sortir : telle était la question. (*Très bien ! très bien !*)

Un sénateur à droite. On ne fait rien !

M. Emile Reymond. Je viens demander maintenant : Qu'avons-nous fait pour permettre à nos avions de détruire un dirigeable allemand ?

Voilà quatre ans que le problème est posé. Voilà quatre ans qu'il passionne tous ceux qui s'intéressent à cette question, voilà quatre ans qu'on a demandé aux gouvernements successifs de faire un effort à cet égard. Et je pose à nouveau cette question aujourd'hui : Qu'a-t-on fait ? Rien.

C'est la situation des torpilleurs et du cuirassé. Pour qu'un torpilleur ait chance de venir à bout d'un cuirassé, il faut deux choses : qu'il soit armé pour le faire, et que ceux qui le montent soient entraînés à la manœuvre. Eh bien, si vous le voulez, je vais, en ce qui touche les aéroplanes, supposer le premier problème résolu.

Voici un aéroplane capable, par un procédé quelconque, de détruire un dirigeable. Son équipage est-il entraîné ? Est-il rompu aux manœuvres nécessaires ?

Réellement, messieurs, quand on lit certaines revues ou les titres de certains journaux, il semble que cette question soit résolue. Du moment qu'il y aura un nombre suffisant d'aéroplanes devant un dirigeable, ces aéroplanes auront toujours la possibilité de détruire ce dirigeable.

Mais comme il est défendu aux aviateurs de passer au-dessus du dirigeable, c'est à ceux de ces aviateurs qui ont enfreint cette défense qu'il faut vous en rapporter pour savoir comment l'avion joue avec le monstre. Va-t-il poursuivre le dirigeable ? Il ne le rattrapera que difficilement si celui-ci fait 95 kilomètres à l'heure et il courra grand risque d'être détruit par lui. Va-t-il décrire une courbe pour revenir le prendre par la proue ? Mais il faut pour cela qu'il ait une infériorité de vitesse plus grande encore. Va-t-il passer sous lui transversalement ? C'est évidemment ce qu'il a tendance à faire. Mais la première fois qu'il se livre à cet exercice, il s'aperçoit qu'au moment où il croyait passer sur le dirigeable, celui-ci était déjà loin sur la droite ou sur la gauche. L'aviateur n'a pas su calculer la vitesse du dirigeable, celle de l'aéroplane et l'angle que devaient présenter ces deux trajectoires; tout cela, il faut l'étudier et rien n'a été fait à cet égard. Il faudrait commencer ces études sur des dirigeables simulés par des dirigeables immobiles, enfin sur des dirigeables en marche, quitte à étudier ensuite comment se comporter quand un dirigeable monte ou descend.

C'est une tactique à déterminer pour l'appréhender ensuite à ceux qui auront à s'en servir. Ce sera ainsi une instruction individuelle précédant celle de formation d'escadrilles.

J'ai admis jusqu'ici que nous possédions cette possibilité de destruction à laquelle je faisais allusion. L'avons-nous ? Evidemment je suis très embarrassé pour aborder cette question, car je ne puis discuter ce qui peut se passer dans les laboratoires militaires. Je me vois dans la nécessité, pour donner une impression de ce dont on est capable, faute de pouvoir parler des vivants, de parler des morts. Je me souviens qu'il y a quatre ans, j'ai examiné à Chalais-Meudon, en présence des grands chefs de l'aéronautique, un procédé, très ingénieux, très ha-

bile, qui appartenait au capitaine Taron. Je n'ai pas à entrer dans le détail du procédé, mais il devait certainement donner des résultats très intéressants et tout le monde reconnaissait en cette invention un dispositif de destruction facile à appliquer et facile à monter sur des avions; on était enthousiasmé.

Je revis quelques mois après le capitaine Taron, qui passait alors ses épreuves du brevet d'aviation militaire : « Si je n'étais pas là, me disait-il, très peiné, pour défendre mon invention, je sens bien que mon procédé resterait dans un placard. » Deux jours après il se tuait dans un accident d'aéroplane !

On lui a élevé une statue. Quant à l'appareil, il n'a jamais été employé sur un seul avion ! (*Mouvements divers.*)

M. Cazeneuve. On appelle cela de l'expérimentation.

M. Emile Reymond. Arrivé par cette transition à la question de l'aviation, laissez-moi de suite vous indiquer le fait qui, pour moi, symbolise l'état actuel dans lequel se trouve l'aviation militaire.

En mars 1914, on demanda ceux des officiers qui désiraient être aviateurs : 1,500 répondirent à l'appel. En 1912, il n'y en eut plus que 300. En septembre 1913, vous n'en avez plus trouvé que 22. (*Exclamations.*)

M. Le Cour Grandmaison. On les découvre !

M. Emile Reymond. Je me permets de ne pas insister sur les chiffres constatés depuis.

M. Aimond. Il y en a plus que cela !

M. Emile Reymond. Il y en a eu 22 !

M. Aimond. J'en ai recommandé autant à moi seul !

M. Emile Reymond. Si vous croyez qu'il suffit de recommander quelqu'un pour qu'il soit accepté, vous vous trompez ! Vous allez voir comment on traite les postulants.

M. Le Cour Grandmaison. Il faut des recommandations, alors, pour entrer dans ce service ?

M. Emile Reymond. Mon cher collègue, votre interruption, dont je vous remercie, me prouve que vous vous imaginez encore qu'il suffit pour entrer dans l'aviation d'être demandé par ce corps.

Pas du tout ! Il faut être cédé par le corps auquel on appartient ; et celui-ci, soucieux de garder ses bons officiers, cherche à les retenir : il cédera volontiers ceux dont il veut se débarrasser.

M. Noulens, ministre de la guerre. Voulez-vous me permettre de préciser le chiffre des demandes ?

M. Emile Reymond. Volontiers !

M. le ministre. Au mois de novembre dernier, 38 officiers seulement ont demandé à entrer dans l'aviation ; malheureusement, étant donné les nécessités d'application de la loi de trois ans et l'insuffisance des cadres, les armes auxquelles ils appartiennent ne les ont pas laissés se mettre à la disposition du corps de l'aéronautique. Je suis le premier à reconnaître qu'il y a là un défaut de coordination entre les services, un défaut d'accord entre les rouages et je me propose d'y mettre bon ordre. J'ajoute que ces trente-huit officiers seront, à partir de mars prochain, mis à la disposition de l'aéronautique militaire.

M. Emile Reymond. Je crois n'avoir rien à ajouter à ce qu'a dit M. le ministre.

M. le ministre. Au surplus, quand j'ai-

rai l'honneur de vous répondre, je dirai les choses sans ménager personne. (*Approbation sur un grand nombre de bancs.*)

M. Vieu. A chacun ses responsabilités. (*Très bien!*)

M. Emile Reymond. Quel est maintenant le nombre de nos pilotes?

Le dernier chiffre officiel, donné il y a quelque temps, était de 220 officiers pilotes, mais le chiffre ne peut être qu'inexact, par la bonne raison qu'à ce moment on comptait seulement 213 brevets militaires. Déduisez-en 40 morts et 40 aviateurs civils : c'est en tout 127 officiers ayant leur brevet militaire à l'époque dont je parle et, sur ce nombre, une centaine seulement feront œuvre utile.

Mais ce qui est bien plus grave c'est que, sur ces 100 officiers, la moitié vous menacent de se retirer, ne pouvant plus rester dans les conditions où ils se trouvent. (*Mouvements divers.*)

Je ne veux pas dire le nombre d'officiers aviateurs qui ont voulu ou veulent encore retourner dans leur corps, et auxquels j'ai demandé, que j'ai priés, de vouloir bien patienter quelques mois encore. (*Très bien! très bien!*) Quelle est la cause de cet état d'esprit?

C'est avant tout une immense désillusion. On oblige une phalange superbe et enthousiaste à rester dans l'inactivité. (*Vive approbation.*)

M. Grosjean. C'est là surtout la cause de leur découragement.

M. Emile Reymond. Les causes du découragement, je vous demande la permission de les aborder successivement.

Examinons d'abord le recrutement. Comment se fait-il actuellement? On choisit des pilotes qui sont recommandés par M. Aimond... (*Sourires.*)

M. Aimond. Tous ceux que j'ai recommandés avaient un brevet.

M. Emile Reymond. Mais alors, ils étaient aviateurs déjà!

M. Aimond. Ils n'étaient pas reçus, mais ils avaient leur brevet.

M. Emile Reymond. Soit. On choisit un pilote recommandé d'une façon ou d'une autre. Mais si l'on entre dans l'aviation sur la demande de l'inspecteur ou du directeur du service, encore faut-il à l'officier le consentement de son chef de corps. Or quand le chef de corps est satisfait de son officier, alors même que cet officier — et c'est peut-être à des cas de ce genre que vous faites allusion, monsieur Aimond — a passé à ses frais le brevet...

M. Aimond. C'est cela!

M. Emile Reymond. ... s'il plaît au chef de dire : « Je suis content de cet officier et je le garde », le postulant ne peut voir sa demande accueillie.

Je citerais des cas dans lesquels il a fallu dix mois de luttés pour qu'un officier puisse entrer enfin dans l'aviation.

M. le ministre. J'ai mis fin à cette situation. J'ai signé, il y a huit jours, une circulaire aux termes de laquelle les chefs de corps sont obligés de transmettre toutes les demandes des officiers qui désirent entrer dans l'aviation. C'est au ministre qu'on se prononcera. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

M. Emile Reymond. Je ne puis, monsieur le ministre, que vous en féliciter, mais vous me permettez, dans la discussion de l'état de choses actuel, de parler même de la situation d'il y a huit jours. (*Très bien! très bien!*)

Et puisque c'est vous qui prononcerez désormais, laissez-moi vous dire que vous

n'avez pas, ni vous, ni M. le directeur, la possibilité de savoir que celui que vous avez accepté est supérieur à un autre. Deux tiers environ de ceux que vous choisissez sont incapables de faire des aviateurs. Est-ce que vous allez les éliminer à un moment donné? Aucun n'est éliminé. Ils restent et ils feront, soit des candidats de l'aviation, soit des candidats à la mort. (*Très bien! très bien!*)

Ne croyez pas que j'exagère. La susceptibilité de l'officier qui ne se reconnaît pas apte à ce service, mais qui, ne voulant pas l'avouer, reste sur la brèche, est une chose extrêmement délicate, et avec laquelle il ne faut pas jouer.

Voulez-vous que je vous cite un exemple? Il y a quelque temps, un lieutenant d'infanterie coloniale demanda à quitter l'aéronautique et à partir au Tchad. Il avait ses raisons. On le pria de répondre à cette question : « Quittez-vous l'aviation par convenance personnelle, ou par manque de confiance, ne vous sentant plus à même de piloter? »

Il répondit aux camarades qui l'entouraient : « Je vais leur montrer que je n'ai pas peur. » Il se tua le lendemain. (*Exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. de Lamarzelle. C'est épouvantable!

M. Emile Reymond. Je demande donc que la porte de sortie soit toujours largement ouverte. (*Vifs applaudissements.*)

Le corps des pilotes doit être avant tout un corps d'élite physiquement et moralement. Pour le constituer, quel mode de recrutement faut-il donc adopter?

J'en ai proposé un, il y a trois ans, et il était à ce moment-là bien plus facile à appliquer que maintenant, étant donné le nombre des candidats. Je n'ai pas rencontré depuis lors un ministre qui ne reconnût l'efficacité de ce système. Malheureusement, on ne l'a jamais appliqué!

Il consistait à ouvrir très largement la porte à tous ceux qui désiraient être aviateurs : au bout de deux mois, quand l'aviateur s'était rendu compte de ce qu'il pouvait faire, quand ses chefs avaient vu ce qu'il faisait, tous eussent été renvoyés dans leurs corps; un mois plus tard on eût sollicité de leur part une nouvelle demande, et parmi ces candidats, on eût fait un choix.

On respectait ainsi l'amour-propre de chacun (*Très bien! très bien!*), et, d'autre part, on avait l'assurance que ceux qu'on choisissait étaient vraiment aptes à faire dans l'avenir de bons pilotes. (*Marques nombreuses d'approbation.*)

A défaut de ce procédé, il faut bien en prendre un autre.

Vous recherchez, n'est-ce pas, surtout les bonnes volontés, sous quelque forme qu'elles se manifestent; eh bien, comme je vous le disais tout à l'heure, quand des officiers ont obtenu à leurs frais leur brevet de pilote, ils ont quelquefois plus de mal que les autres à entrer dans l'aviation.

M. Le Cour Grandmaison. Il faut des protections!

M. Emile Reymond. Ce n'est pas seulement aux aviateurs futurs que l'aviation peut servir. Un certain nombre de nos officiers supérieurs et de nos officiers généraux jugent indispensable pour eux de se mettre au courant des choses de l'aviation, tant pour en juger que pour apprendre de quelle façon ils se serviraient des aéroplanes.

Or, voici un exemple choisi entre plusieurs.

Un colonel écrit au ministre de la guerre en lui expliquant pourquoi il veut passer son brevet et faire de l'aviation :

« Je passerai mon brevet à mes frais, dit-il, sans rien changer à mes devoirs

d'officier. J'ai une famille, des enfants; je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir considérer ce que je fais en ce moment comme un service commandé. » Le ministre lui a répondu : « Je refuse de considérer comme service commandé le temps que vous passerez en avion. » (*Exclamations.*)

M. Daniel. C'est lamentable.

M. Emile Reymond. L'officier de cavalerie courant un military sera volontiers considéré comme en service commandé, et quand un officier fait non seulement un sacrifice pécuniaire, mais risque sa vie pour acquérir des connaissances qui augmentent sa valeur militaire, vous refusez de le considérer comme étant en service commandé.

Messieurs, c'est là une erreur. C'est laisser sous-entendre à ces officiers que vous ne voulez pas qu'ils fassent d'aviation!

Cet état d'esprit est d'ailleurs tellement répandu actuellement dans l'armée, qu'il y a quelques jours, quand un officier — un lieutenant — allait dire à son colonel : « Mon colonel, j'ai envie de faire de l'aviation, voilà la demande que je soumets à la voie hiérarchique », le colonel lui répondait : « Mon ami, n'allez pas avec ces gens-là, ce sont des gens douteux, un grand nombre d'officiers aviateurs appartiennent à un milieu inférieur. » (*Protestations.*)

Messieurs, je regrette d'être obligé de citer d'aussi tristes paroles... (*Applaudissements.*)

Voix nombreuses. Parlez! parlez!

M. Emile Reymond. ... mais si vous voulez réparer le mal, il faut examiner la plaie dans toute son étendue. (*Nouveaux applaudissements.*)

M. Daniel. Ce discours est très courageux.

M. Emile Reymond. Et puisque nous parlons du recrutement, ne pensez-vous pas que vous puissiez mettre à profit l'enthousiasme des jeunes gens des écoles militaires?

Voulez-vous savoir ce que vous en avez fait?

L'année dernière, quatre jeunes polytechniciens, entrés à l'école polytechnique avec l'idée bien arrêtée de faire dans l'avenir de l'aviation, se disent : « Préparons-nous aussitôt que possible! » Et tous les quatre, l'un grâce à sa fortune, les trois autres grâce à la souscription nationale, se préparent au brevet.

Ils sortent de l'école polytechnique et insistent de nouveau sur leur désir d'entrer dans l'aviation le plus tôt possible. Trois sont envoyés à Fontainebleau, dans l'artillerie; un à Versailles, dans le génie. Ils reconnaissent la nécessité de cette affectation, mais disent : Dès que nous serons sortis de l'école d'application, nous espérons qu'on nous versera dans l'aviation.

On leur répond : On va vous verser pendant deux ans, vous, dans l'artillerie, vous dans le génie; on verra après.

Tous les quatre ont donné leur démission. Vous avez perdu ainsi non seulement quatre aviateurs remarquables, mais quatre soldats pour l'armée française. (*Applaudissements.*)

Voulez-vous que je vous donne un exemple semblable pour l'école Saint-Cyr? Ils sont actuellement deux officiers dans des conditions analogues à celles que je viens d'indiquer pour l'école polytechnique, ils supplient qu'on leur permette d'entrer dans l'aviation, et non seulement on leur déclare que cela est impossible avant qu'ils aient accompli un temps de service plus ou moins long dans l'armée, mais quand l'un d'eux vient dire : « Au moins, puisque j'ai passé mon brevet

militaire... — vous entendez bien, celui dont je parle a son brevet militaire — «...faites donc que si, demain, il y avait une déclaration de guerre, je puisse servir comme aviateur militaire, puisque vous avez reconnu que j'avais pour cela les capacités et les qualités requises ! » Vous lui avez répondu : « Non ; vous partirez comme fantassin, emportant dans votre poche votre brevet militaire ! »

Et vous voulez, messieurs, que ces jeunes gens ne soient pas désillusionnés ?

Ah ! oui, ce recrutement se fait de triste façon !

Et une fois choisis, qu'en faites-vous ? Les officiers qui viennent d'être recrutés gardent l'uniforme de leur arme. Ils sont, soit détachés, soit hors cadres. Et ils ne peuvent obtenir de grade et continuer leur carrière qu'en retournant vers les stages nécessaires dans l'arme à laquelle ils ne voudraient plus appartenir et dans laquelle vous les forcez à rester quand même. Lorsque, parmi ces officiers, se trouvent des coloniaux, comme vous ne les détachez que pendant deux ans, vous les rendez précisément au moment où vous pourriez les utiliser, vous les rendez à un corps qui n'a malheureusement rien à voir avec ce que vous leur avez appris pendant ces deux ans.

Voulez-vous que je dise un mot des observateurs ? Je reconnais que, là, le recrutement est délicat.

La méthode la plus simple est celle qui vient d'être projetée en Amérique. Elle consiste à avoir deux pilotes interchangeables. Chacun commande à son tour. C'est la perfection ! Mais il faudrait, pour l'appliquer chez nous, un nombre d'officiers autre que celui que nous avons maintenant.

Vous avez essayé de mettre un officier pilote et, comme observateur, un officier d'état-major. Le résultat a été médiocre, parce que l'officier pilote a tendance à ne pas vouloir se considérer comme un simple conducteur.

Ensuite, on a mis comme pilote un sous-officier et comme observateur un officier d'état-major. Nous avons vu fonctionner ce système pendant les grandes manœuvres. Je dois dire qu'il n'a donné que des résultats assez médiocres et que, la plupart des avions montés dans ces conditions se sont perdus, ce qui prouve qu'il ne suffit pas de savoir bien lire une carte, pour bien diriger le pilote d'un appareil.

Pour ma part — je me permets de vous donner cette opinion pour ce qu'elle vaut — je considère que l'avenir est aux appareils montés par un sous-officier pilote et par un officier d'état-major qui aura déjà piloté. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Et vous vous persuaderez peu à peu que la meilleure façon d'apprendre à se diriger et à observer, c'est d'apprendre d'abord à piloter soi-même.

J'ai parlé des officiers. Voulez-vous me permettre de dire un mot du recrutement des sous-officiers et des simples soldats ?

Il y a trois ans, lorsque j'en parlais, on me répondait : Nous n'en avons pas besoin : seuls les officiers piloteront ! Maintenant on est bien obligé d'avouer que nous avons besoin aussi comme pilotes des sous-officiers et des simples soldats et que bientôt ils seront la majorité.

Comment sont-ils choisis ? Les deux tiers sont incapables de faire quoi que ce soit, et cependant, eux aussi, on les garde. Quant à ceux qui ont les qualités nécessaires pour être aviateurs, vous ne les prenez pas tout de suite : vous leur faites faire un an, ou, en tout cas, dix mois — pour la majorité c'est un an — dans un corps quelconque, de telle sorte qu'ils perdent un an comme cavaliers, fantassins ou artilleurs ; puis apprennent à voler durant l'année qui suit ; et

lorsque vous commencez à les utiliser, ils sont sur le point d'être renvoyés dans leurs foyers.

Eh bien, vous auriez là aussi la possibilité de vous servir de ceux qui ont fait montre de bonne volonté, au moins de ceux qui sont déjà pilotes en arrivant au régiment ? Oh ! messieurs, ici la liste des observations que j'aurais à faire serait trop longue. Permettez-moi de vous le dire en passant, monsieur le ministre, je ne veux faire aucune allusion aux jeunes gens dont j'ai pu suivre le cours des études et qui ont eu leur brevet, simple ou supérieur, grâce à la souscription nationale.

Je ne citerai qu'un ou deux exemples pris dans une liste qui n'a aucun rapport avec celle des boursiers de la souscription nationale.

Voici un jeune homme ayant la fortune nécessaire pour passer un brevet de pilote, élève libre à l'école supérieure d'aéronautique. Il demande à entrer dans l'aviation : on l'envoie dans l'infanterie. Une fois dans l'infanterie, il demande à son colonel la permission de passer dans l'aviation. Le colonel refuse de transmettre sa demande.

A côté de cet exemple, en voulez-vous un autre pris dans un milieu social tout à fait différent ? Voici un jeune homme qui, lui, étant mécanicien, a trouvé le moyen d'économiser les 2,000 fr. qui lui ont permis de passer son brevet. Muni de ce brevet, il arrive tout joyeux devant le commandant de recrutement et lui dit : « Je veux entrer dans l'aviation ; voici mon brevet ! » Je ne vous répéterai pas le terme dont s'est servi ledit commandant ; (*Mouvements divers.*) mais le jeune homme est envoyé dans l'infanterie !

Et maintenant encore, quand il fait des efforts pour sortir de cette arme, on lui répond : Commencez par y passer dix mois ; après, nous verrons, mais nous ne vous répondons de rien du tout !

Croyez-vous que ce malheureux, qui a fait l'effort moral et physique dont je parle, qui s'est privé de tout pour trouver cette somme qui lui a permis de passer son brevet, est actuellement dans un état d'esprit favorable à l'aviation ? Hélas ! Il y a à cet égard des désillusions, et de tous côtés !

Voici un autre jeune homme qui non seulement a passé son brevet, mais qui, pour être plus sûr de pouvoir être utile, s'est engagé pour cinq ans. Au moment de son engagement, on lui a laissé croire qu'il allait être dans l'aviation. Eh bien ! il est actuellement dans un régiment où on l'utilise comme secrétaire et comme automobiliste ! (*Exclamations.*)

Je ne parlerai pas d'un aviateur dont le nom est connu de tous, qui vient dernièrement d'opter pour la France — sa famille était italienne — et qui s'est engagé avec l'intention arrêtée d'entrer dans l'aviation : c'est un aviateur professionnel. Eh bien, on a trouvé qu'un accident, de peu d'importance d'ailleurs, qui lui était survenu, s'opposait à ce qu'il servit dans l'aviation ! il avait eu, en effet, un léger accident, il y a cinq ans, qui ne l'avait pas empêché de gagner toute une série de records à travers le monde. (*Sourires.*) Actuellement, il est affecté aux services auxiliaires. (*Exclamations.*)

M. Fabien-Cesbron. On reconnaît bien là notre bureaucratie !

M. Emile Reymond. Messieurs, nous arriverons à un résultat, en ce qui touche le recrutement du simple soldat, non pas en prenant des soldats pour en faire des aviateurs, mais en prenant, au contraire, des aviateurs connaissant déjà leur métier, et en les faisant entrer dans l'aviation militaire. (*Approbation.*)

On trouve, à cela, de grosses difficultés. Je vais vous montrer celles qu'a rencontrées le Gouvernement.

Vous savez qu'il existe deux échelons : le brevet simple et le brevet militaire, dont l'obtention coûte à l'armée des sommes considérables.

Les constructeurs, en effet, refusent de traiter à forfait pour le brevet militaire, comme ils le font pour le brevet simple.

Nous consentons, disent-ils, à préparer au brevet simple pour 4,500 fr. ; mais, en ce qui concerne le brevet supérieur, nous ne pouvons nous engager pour une somme de 10,000 fr., de 15,000 fr., ni même pour une somme supérieure — que je sais avoir été proposée oralement et refusée — parce que vous nous confiez le premier venu, qu'il pourra nous casser pour 40,000 fr. de bois et avoir, à chaque instant, des accidents tels que nous ne rentrerions jamais dans nos déboursés.

L'année dernière, alors que nous cherchions nous aussi à donner à l'armée un certain nombre de jeunes soldats possédant non seulement leur brevet simple, mais encore leur brevet militaire, j'ai dit aux constructeurs : « Vous opposez à l'armée un refus parce que vous n'avez pas confiance dans tous les candidats que l'on vous donne ; mais, si l'on vous permettait de choisir vous-mêmes parmi ceux qui ont déjà passé leur brevet simple ? » — « Ce serait tout différent », me fut-il répondu.

Dans ces conditions, si je m'en souviens bien, c'est pour une somme de 2,000 fr. que le marché fut passé, parce que les constructeurs étaient en mesure de connaître ceux qui devaient leur casser le moins de bois possible et qui avaient, par suite, le moins de chances de se casser les os. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Si vous voulez une dernière preuve de ce que j'avance, vous examinerez dans quelles circonstances les accidents sont arrivés ; vous constaterez qu'un très grand nombre se sont produits au moment où, ayant passé les épreuves du brevet simple, les aviateurs commençaient les épreuves du brevet militaire ; c'est-à-dire alors que, quittant l'aérodrome, livrés à eux-mêmes, seuls en face du danger, ils ressentaient, peut-être, une émotion bien compréhensible, et n'étaient plus en possession de tous leurs moyens.

Or, sur les vingt pilotes auxquels nous avons fait passer le brevet militaire dans les conditions que je viens d'indiquer, combien ont eu des accidents ?

La comparaison est intéressante.

Comme conclusion, ne trouvez-vous pas qu'il serait beaucoup plus logique et beaucoup plus économique de ne prendre que ceux qui arriveraient avec ce brevet militaire passé à leur frais ? Vous leur donneriez alors une prime de 10,000 fr., par exemple, ce qui vous permettrait de réaliser une économie considérable et d'avoir, pendant trois ans, des gens qui seraient déjà aviateurs, profitant ainsi d'une sélection faite en dehors de vous, avant l'incorporation, et par des gens compétents. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

M. Le Cour Grandmaison. Il n'y a pas d'examen.

M. Emile Reymond. Je viens de parler des pilotes. Je suis bien obligé de parler de ceux qui leur commandent. Comment sont choisis les officiers supérieurs qui, actuellement, sont chargés de donner des ordres aux pilotes ?

Il y a quelques années encore, c'étaient, en général, des ballonnières qui commandaient. Les aviateurs s'en plaignaient. Actuellement, le choix est quelconque. C'est là que les recommandations jouent un rôle important ! (*Sourires.*)

M. Le Cour Grandmaison. Nous nous en doutions un peu !

M. Emile Reymond. N'oubliez pas qu'à partir du moment où l'on va choisir, dans n'importe quelle arme, des officiers supérieurs qui, trois semaines auparavant, ne se doutaient pas du tout qu'ils auraient un rôle à jouer dans l'aviation...

M. le comte de Tréveneuc. Ils n'ont pas d'idées préconçues, au moins !

M. Emile Reymond. ...on les met hors cadres ; en sorte que, si tous ceux qui sont détachés comme aviateurs se trouvent parfois dans la nécessité de rentrer dans leur corps d'origine, les officiers supérieurs, placés hors cadres et dont on prend immédiatement la place dans les corps dont ils sont sortis, se trouvent mal placés pour pouvoir y rentrer : ils sont, par conséquent, destinés à commander indéfiniment à des aviateurs.

Je ne veux pas dire que l'ignorance leur soit indispensable pour arriver (*On rit*), mais je peux affirmer qu'elle persiste pour eux. On ne fait rien pour les pousser, pour les encourager à apprendre quelque chose.

Je me souviens, en ce moment, d'une petite scène à laquelle j'ai assisté dans l'Est, il y a quelque temps. Au moment où un chef d'escadrille, nouvellement marié, qui avait promis à sa famille de ne pas piloter pendant quelque temps, voyait partir son escadrille, il se retourna vers une haute personnalité de l'aéronautique et lui dit : « Mon colonel, c'est dur de voir ses hommes prendre le ciel quand on reste à terre. »

Le colonel, très naïvement et très simplement, lui répondit : « Mon ami, c'est un sentiment auquel il faut vous habituer ; car rappelez-vous bien ceci : dans l'aviation, c'est à partir du moment où l'on ne vole plus que l'on commence à faire quelque chose ! » (*Hilarité*.)

Les officiers supérieurs ignorent tout de l'aviation. Ai-je besoin de dire qu'ils ignorent tout de la mécanique ? Et je n'aurais certes pas été de ceux qui, dernièrement, ont souri lorsque l'un d'eux confondait le mécanicien-moteur avec celui qui accompagne le pilote.

J'ai vu récemment un colonel qui est aujourd'hui à la tête d'un centre d'aviation. C'est l'homme le mieux intentionné qu'il soit possible de rencontrer ; cela ne l'empêche pas de faire à ses aviateurs des défenses inutiles et de leur donner des ordres parfaitement inexécutables. C'est lui qui a dit : « J'attache la plus grande importance à la discipline, à l'instruction du tir et au maniement du fusil. » (*Sourires*.) Il a le tort d'ajouter : « Je veux des soldats, je ne veux pas de mécanos ». Et cette façon de mettre en opposition le soldat et le mécanicien indique bien que, dans son esprit, les deux états sont absolument inconciliables.

Il dit également, en parlant de l'un des officiers chargé de l'instruction : « Voilà un homme ! » Le malheur veut que l'officier auquel il fait allusion et qui a passé son brevet depuis déjà un certain temps est un de ceux qui n'ont pas fait dix minutes de vol depuis l'obtention de ce brevet.

En ce qui touche la discipline, vous pouvez être sûr, monsieur le ministre, que, plus que personne, je partage l'opinion dudit colonel et que je désire voir respecter la discipline dans l'aviation, plus peut-être que partout ailleurs ; seulement, la première des conditions pour un chef, quand il veut faire respecter la discipline, c'est de donner lui-même une haute impression de son savoir et de ses qualités de commandement. (*Applaudissements*.)

Actuellement, l'état de l'aviation correspond à ce que serait l'organisation d'une

cavalerie dans laquelle on ne pourrait plus monter à cheval à partir du grade de capitaine (*Rires*) et dans laquelle on choisirait uniquement, pour commander aux cavaliers, des gens dont on serait certain qu'ils ne sont jamais montés à cheval. (*Hilarité générale*.)

Croyez-vous qu'il leur suffise, pour retrouver le prestige indispensable au commandement, de se faire mener en croupe par quelques-uns de leurs hommes, à un moment donné ? Je ne le crois pas.

Je vais essayer de vous indiquer le remède que nous devons, me semble-t-il, apporter à cette situation.

Au début, nous aurions pu, dans ce choix des officiers supérieurs, nous intéresser, au moins, à ceux qui avaient fait l'effort dont je parlais tout à l'heure. Mais, aujourd'hui, nos officiers aviateurs sont assez anciens pour que l'on pense à eux et qu'on les désigne pour commander à leurs camarades. Il faut que l'officier aviateur puisse faire sa carrière comme aviateur. (*Applaudissements à gauche*.) Il est entendu que vous lui laisserez la possibilité de sortir, s'il le veut, de l'aviation ;...

M. Dominique Delahaye. Très bien !

M. Emile Reymond. ... mais, si vous voulez obtenir cette autonomie qui est le grand remède au mal dont nous souffrons, il faut que l'officier aviateur ne soit ni hors cadres, ni mis momentanément en dehors de telle ou telle arme ; il doit pouvoir quitter cette arme, il doit pouvoir la choisir et y rester.

M. le comte de Tréveneuc. Avec votre système, nous obtiendrons peut-être d'excellents pilotes ; mais on ne formera pas de grands chefs.

M. Vieu. Cela nous permettra dans tous les cas d'avoir de bons aviateurs. (*Très bien !*)

M. Emile Reymond. Si vous le permettez, j'aborderai tout à l'heure la question qui vous préoccupe.

Le simple soldat entrerait donc, avec la proposition que je vous soumetts, directement dans l'aviation. Les sous-officiers pourraient y rengager — ce qui leur est impossible, actuellement — et y faire leur carrière. N'oubliez pas, en effet, ce détail encore, c'est que le sous-officier ne peut avoir un grade supérieur quelconque tant qu'il reste dans l'aviation. Un de ceux, monsieur le directeur, qui vous a précédé à la tête de l'aviation, très satisfait d'un certain sous-officier et le considérant comme un aviateur remarquable et comme un instructeur intelligent, demanda qu'il fût nommé adjudant. Mais jamais il ne put obtenir cet avancement. Pourquoi ? Parce que le chef du corps auquel appartenait ce cavalier a répondu : « Il monte insuffisamment à cheval pour être adjudant ». (*Rires*.)

Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il est actuellement impossible de permettre à ces sous-officiers, que vous pouvez avoir à encourager et qui peuvent être des hommes remarquables, tant au point de vue de l'instruction générale que par leurs connaissances en aviation, de prendre des galons et de devenir officiers.

Il est encore permis de dire que le soldat français porte dans sa giberne le bâton de maréchal. Mais cela est exact dans toutes les armes, sauf dans l'aviation.

En ce qui concerne les officiers, il ne faudrait plus les obliger, même pendant le peu de temps où vous les laissez dans l'aviation, à venir faire un stage dans leur arme d'origine, soit comme lieutenant, soit comme capitaine, soit comme commandant, soit comme lieutenant-colonel. On ne doit pas

oublier, en effet, que les officiers appartenant à certaines écoles n'ont pas besoin, pour passer au grade supérieur, de faire un stage dans la troupe. (*Dénégations à gauche*.)

M. le commissaire du Gouvernement. C'est la loi.

M. Emile Reymond. Pour ces seuls officiers...

M. le commissaire du Gouvernement. La loi dit qu'un capitaine ne peut pas passer chef d'escadron, qu'il soit breveté ou non, sans avoir fait deux années de troupe. De même, le temps de commandement est également exigé des chefs d'escadrons pour passer lieutenant-colonel. Il faut également un temps de commandement de troupe aux colonels pour passer généraux.

M. Emile Reymond. Vous savez très bien à quoi je fais allusion.

M. le commissaire du Gouvernement. Il n'existe aucun corps de troupes ni aucune école dont les officiers soient dispensés de faire leur temps de troupe, soit comme capitaines, soit comme chefs d'escadrons, soit comme colonels. (*Mouvements divers*.)

M. le ministre de la guerre. Il est nécessaire qu'une étude d'ensemble soit faite pour voir si nous ne devons pas, pour l'aviation, faire fléchir certaines règles ; c'est une étude à laquelle nous allons nous livrer. (*Applaudissements*.)

M. Emile Reymond. Messieurs, à propos des officiers, puis-je insister sur la nécessité de donner une importance considérable...

Voix nombreuses. Reposez-vous ! — A mardi !

M. le président. J'entends demander le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

Acceptez-vous l'ajournement, monsieur Reymond.

M. Emile Reymond. Oui, monsieur le président.

M. le président. Dans ces conditions, je consulte le Sénat sur le renvoi de la suite de la discussion à mardi.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi ordonné.

(*De vifs applaudissements saluent l'orateur lorsqu'il descend de la tribune.* — **M. Emile Reymond, de retour à sa place, reçoit les félicitations d'un grand nombre de ses collègues.)**

13. — COMMUNICATION DU DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Louis Martin une proposition de loi tendant à abroger le dernier paragraphe de l'article 295 du code civil, qui interdit le divorce aux époux précédemment divorcés et remariés ensemble.

La proposition de loi est renvoyée à la commission d'initiative.

Elle sera imprimée et distribuée.

14. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici, messieurs, quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine réunion :

A trois heures, en séance publique :

Suite de la discussion de l'interpellation de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire ;

Discussion de l'interpellation de M. Cazeau sur la suppression du centre d'aviation militaire et de l'école d'aviation mili-

taire à Bron, près de Lyon, après des dépenses importantes consenties et engagées par cette commune, par le département du Rhône et par l'Etat;

Suite de la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant suppression des contributions directes et établissement d'un impôt général sur les revenus et d'un impôt complémentaire sur l'ensemble du revenu;

Suite de la 1^{re} délibération sur : 1^o la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 331 du code civil et tendant à la légitimation des enfants adultérins; 2^o la proposition de loi de MM. Catalogne et Cicéron, tendant à modifier l'article 331 du code civil; 3^o la proposition de loi de M. Maxime Lecomte ayant pour objet de modifier les articles 315 et 317 du code civil; 4^o la proposition de loi de M. Reymoneng, tendant à modifier les articles 63, 313 et 333 du code civil, en ce qui concerne la légitimation des enfants naturels;

Suite de la 1^{re} délibération sur la proposition de loi de M. Lannelongue et un certain nombre de ses collègues, tendant à combattre la dépopulation par des mesures propres à relever la natalité;

1^{re} délibération sur la proposition de MM. Fessard, Tournon et Fortier, relative à l'évaluation des immeubles dépendant des successions;

1^{re} délibération sur le projet de loi ayant pour objet de modifier les articles 5 et 27 de la loi du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique;

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à exonérer du droit de timbre les affiches concernant la fête nationale du 14 juillet;

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à diviser en cinq cantons les communes de Roubaix, Wattrelos, Croix et Wasquehal (Nord), et à ériger Wattrelos en canton.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'ordre du jour est ainsi fixé.

15. — CONGÉ

M. le président. La commission des congés est d'avis d'accorder à M. Gaudin de Villaine un congé de quelques jours.

Il n'y a pas d'opposition?...

Le congé est accordé.

Donc, messieurs, mardi prochain, à trois heures, séance publique avec l'ordre du jour que je viens d'indiquer.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à six heures moins un quart.)

Le Chef du service de la sténographie du Sénat.

ARMAND LELIOUX.

QUESTIONS ÉCRITES

[Application de l'article 80 du règlement, modifié par la résolution du 7 décembre 1911 et ainsi conçu :

« Art. 80. — Tout sénateur peut poser à un ministre des questions écrites ou orales.

« Les questions écrites, sommairement rédigées, sont remises au président du Sénat.

« Dans les huit jours qui suivent leur dépôt, elles doivent être imprimées au Journal officiel avec les réponses faites par les ministres. Elles ne feront pas l'objet d'une publication spéciale.

« Les ministres ont la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai pour rassembler les éléments de leur réponse...]

122. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 23 janvier 1914, par M. Peschaud, sénateur, demandant à M. le ministre des travaux publics pour quels motifs les entrepreneurs des transports automobiles du département du Cantal, MM. Baldeyrou, Bastide et autres, membres du syndicat des entrepreneurs de transports automobiles du massif central, n'ont pas encore obtenu les subventions de l'Etat, qu'ils ont demandées comme leurs collègues des départements voisins.

M. Pauliat a déposé sur le bureau du Sénat une pétition d'un certain nombre d'inspecteurs et gardes principaux de la garde indigène de l'Indo-Chine à Hanoï.

Ordre du jour du mardi 27 janvier.

A trois heures, séance publique :

Suite de la discussion de l'interpellation de M. Emile Raymond sur l'aéronautique militaire.

Discussion de l'interpellation de M. Caze-neuve sur la suppression du centre d'aviation militaire et de l'école d'aviation militaire à Bron, près de Lyon, après des dépenses importantes consenties et engagées par cette commune, par le département du Rhône et par l'Etat.

Suite de la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant suppression des contributions directes et établissement d'un impôt général sur les revenus et d'un impôt complémentaire sur l'ensemble du revenu. (N^{os} 66, année 1909, et 438, année 1913. — M. Emile Aimond, rapporteur.)

Suite de la 1^{re} délibération sur : 1^o la pro-

position de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 331 du code civil et tendant à la légitimation des enfants adultérins; 2^o la proposition de loi de MM. Catalogne et Cicéron, tendant à modifier l'article 331 du code civil; 3^o la proposition de loi de M. Maxime Lecomte ayant pour objet de modifier les articles 315 et 317 du code civil; 4^o la proposition de loi de M. Reymoneng, tendant à modifier les articles 63, 313 et 333 du code civil, en ce qui concerne la légitimation des enfants naturels. (N^{os} 157, 293, année 1908; 49, 193, 197, 356, année 1911; 141, année 1912; 274 et 457, année 1913. — M. Eugène Guérin, rapporteur.)

Suite de la 1^{re} délibération sur la proposition de loi de M. Lannelongue et un certain nombre de ses collègues, tendant à combattre la dépopulation par des mesures propres à relever la natalité. (N^{os} 311, année 1910; 354 et 402, année 1912, et 449, année 1913. — M. Cazeneuve, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de MM. Fessard, Tournon et Fortier, relative à l'évaluation des immeubles dépendant des successions. (N^{os} 25 rectifié, 44 rectifié et 51. — Amendements au projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1910 — et 265, année 1913. — M. Emile Aimond, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, ayant pour objet de modifier les articles 5 et 27 de la loi du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique. (N^{os} 82, année 1909; 61, 61 rectifié bis et 61 rectifié ter, année 1910; 292, année 1913. — M. Paul Strauss, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à exonérer du droit de timbre les affiches concernant la fête nationale du 14 juillet. (N^{os} 330, année 1910; 295, année 1913, et 5, année 1914. — M. de Selves, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à diviser en cinq cantons les communes de Roubaix, Wattrelos, Croix et Wasquehal (Nord) et à ériger Wattrelos en canton. (N^{os} 154, fasc. 51, année 1913, et 11, fasc. 4, année 1914. — M. de Langenhagen, rapporteur.)

Concours pour l'emploi de sténographe auxiliaire au Sénat.

Les épreuves du concours pour l'emploi de sténographe auxiliaire au Sénat auront lieu le mercredi 28 janvier 1914.

Les candidats admis à concourir devront se présenter au Sénat à une heure.