

SÉNAT

Session ordinaire de 1914.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 7^e SÉANCE

Séance du mardi 27 janvier.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Communication relative au décès de M. Ringot, sénateur du Pas-de-Calais. — Allocution de M. le président.
3. — Demande de congé.
4. — Communication d'une lettre de M. le président de la Chambre des députés portant transmission d'une proposition de loi ayant pour objet de compléter l'article 340 du code civil et de suspendre la prescription de l'action en reconnaissance judiciaire de la paternité pendant le temps de service militaire du père prétendu.
Renvoi à la commission relative à l'abrogation de l'article 340 du code civil.
5. — Dépôt d'une proposition de loi de M. Guillaume Chastenot sur les obligations émises par les sociétés et sur les parts de fondateurs. — Renvoi à la commission d'initiative.
6. — Dépôt, par M. Vincent, d'un rapport sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant les créations d'emplois de professeurs spéciaux dans les écoles primaires supérieures.
7. — Suite de la discussion des interpellations: 1^o de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire; 2^o de M. Cazeneuve, sur la suppression du centre d'aviation militaire et de l'école d'aviation militaire à Bron, près de Lyon, après les dépenses importantes consenties et engagées par cette commune, par le département du Rhône et par l'Etat.
MM. Emile Reymond, Cazeneuve, Maxime Lecomte, Guillaume Pouille, Hervey, Herriot et Alexandre Bérard.
Renvoi de la suite de la discussion des interpellations à la prochaine séance.
8. — Règlement de l'ordre du jour.
9. — Congé.
Fixation de la prochaine séance au jeudi 29 janvier.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à trois heures.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Astier, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la séance du vendredi 23 janvier.
Le procès-verbal est adopté.

2. — COMMUNICATION RELATIVE AU DÉCÈS D'UN SÉNATEUR

M. le président. Messieurs et chers collègues, j'ai encore le regret de vous faire part de la mort d'un de nos collègues, M. Ringot, sénateur du Pas-de-Calais.

Il avait été longtemps maire de Saint-Omer et il était membre de son conseil général, lorsqu'il fut envoyé au Sénat en 1892, en remplacement de M. Lalanne, sénateur inamovible décédé. Depuis cette date, il n'avait cessé de nous appartenir.

Juriconsulte rompu aux affaires, il a souvent fait partie de nos commissions, où il trouvait un emploi naturel de ses connaissances et de son expérience et où parfois il lui était permis de défendre de plus près les intérêts économiques de son département; il était aussi de la commission de la marine.

Il apportait dans toutes une collaboration

assidue et s'y rendait utile par la sûreté de son jugement et de ses avis. (*Très bien!*)

M. Ringot appartenait au parti républicain; il en défendait les opinions avec indépendance et fermeté et il était entouré de l'estime générale. Il avait trouvé parmi nous une atmosphère de sympathie où ses habitudes de courtoisie et l'agrément de son commerce particulier étaient appréciés de tous. (*Très bien! très bien!*)

Sa perte sera vivement ressentie par ses collègues et ses amis.

En votre nom, j'adresse à sa famille l'expression de nos regrets et de notre douloureuse sympathie. (*Applaudissements unanimes.*)

Les obsèques de notre regretté collègue ne devant pas être célébrées à Paris, il n'y a pas lieu de procéder au tirage au sort d'une députation.

3. — DEMANDE DE CONGÉ

M. le président. M. Milliès-Lacroix demande un congé de vingt jours pour raison de famille.

Cette demande est renvoyée à la commission des congés.

4. — 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 26 janvier 1914.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 26 janvier 1914, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi ayant pour objet de compléter l'article 340 du code civil et de suspendre la prescription de l'action en reconnaissance judiciaire de la paternité pendant le temps de service militaire du père prétendu.

« 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.

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

« Le président de la Chambre des députés,
« P. DESCHANEL. »

S'il n'y a pas d'opposition, la proposition de loi est renvoyée à la commission relative à l'abrogation de l'article 340 du code civil. (*Approbation.*)

Elle sera imprimée et distribuée.

5. — DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Chastenot une proposition de loi sur les obligations émises par les sociétés et sur les parts de fondateurs.

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

Elle sera imprimée et distribuée.

6. — DÉPÔT DE RAPPORT

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

M. Vincent. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant les créations d'em-

ploi de professeurs spéciaux dans les écoles primaires supérieures.

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

7. — DISCUSSION DE DEUX INTERPELLATIONS RELATIVES À L'AÉRONAUTIQUE

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion des interpellations: 1^o de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire; 2^o de M. Cazeneuve, 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.

La parole est à M. Emile Reymond pour continuer son discours.

M. Emile Reymond. Permettez-moi, messieurs, tout d'abord, d'adresser tous mes remerciements au Sénat pour l'attention qu'il a bien voulu m'accorder dans la dernière séance et de lui dire combien je compte sur l'intérêt qu'il porte à cette grande question de défense nationale pour mettre M. le ministre de la guerre en mesure de faire œuvre utile.

J'en étais resté à la question du personnel volant, et je vous avais indiqué qui commande ce personnel. Je dirai maintenant, si vous le voulez bien, quelques mots d'une autre catégorie du personnel qui, bien que ne volant pas, n'en est pas moins très utile à l'aéronautique.

Je traiterai ensuite brièvement de la question des appareils, et je voudrais finir en esquissant la grande méthode qui, d'après moi, doit correspondre à l'organisation utile.

Messieurs, les mécaniciens représentent, dans l'aviation, un élément essentiel. Je vous dirai, si vous le voulez, ce qui, d'après moi, devrait être, et ensuite ce qui est.

Il faut un mécanicien par appareil, parce que ce mécanicien doit connaître son pilote et son avion.

Connaissant son pilote, il lui est dévoué; il le suit par la pensée dans tous les instants difficiles que celui-ci peut traverser; il se dit, dans un sentiment d'orgueil très légitime: « S'il se promène là-haut sans danger, s'il est revenu sain et sauf de telle randonnée, c'est en partie à moi qu'il le doit ».

Le mécanicien doit connaître son avion parce qu'un appareil est, permettez-moi de vous le dire, un animal ayant son caractère, ses défauts et ses qualités, que seul apprécie bien et dont seul peut tirer tout le parti utile celui qui l'examine et le vérifie chaque jour. (*Très bien! très bien!*)

Voilà donc ce qui devrait être, et voici maintenant ce qui est :

Il y a quelques mois, deux des grands centres d'aviation avaient, l'un cinq mécaniciens pour seize appareils, l'autre cinq mécaniciens pour dix-sept appareils.

Je vous laisse juges, mes chers collègues, d'une part de la situation dans laquelle se trouve le mécanicien sur qui pèse la responsabilité d'un nombre d'appareils qu'il n'a pas la possibilité de vérifier, et, d'autre part, de la situation du pilote montant avec confiance un appareil qu'on n'a eu ni le temps ni la possibilité de vérifier.

D'ailleurs, la situation actuelle des mécaniciens est telle que, même en nombre suffisant, ils ne pourraient pas toujours faire le travail qui leur est confié.

Il y a quelques jours, j'ai visité une escadrille possédant bien ses six mécaniciens, mais, au moment où je me trouvais là, l'officier aviateur ayant eu besoin de l'un d'eux fut dans l'impossibilité d'en utiliser un seul.

Un de ces mécaniciens avait été transformé, momentanément en ordonnance et

les autres faisaient des corvées, assurément très utiles au point de vue général, mais qui, je vous l'affirme, n'avaient aucun rapport avec le rôle de mécanicien dont ils n'auraient jamais dû sortir.

Actuellement, comment sont recrutés les mécaniciens ? Certes, vous leur faites subir une épreuve d'ajustage. Je ne connais rien de dangereux comme les épreuves et les concours auxquels on peut faire dire tout ce que l'on veut. Celle-ci, en particulier, vous permet de recevoir, si elles sont recommandées, toutes les incompétences.

En revanche, n'est-il pas des compétences sérieuses que vous évincez ? C'est le point important. (*Très bien ! très bien !*)

Je ne ferai certes pas l'énumération de tous les noms que j'ai actuellement sous les yeux. Mais voulez-vous qu'au hasard je cite quelques faits pour vous donner une idée de l'entêtement avec lequel on a éloigné de l'aéronautique ceux qu'on savait devoir être des mécaniciens de premier ordre ?

Voici deux jeunes gens qui, avant leur départ au régiment, étaient attachés à l'une des maisons les plus importantes de construction ; leur patron disait : « Ces deux soldats sont les seuls sous les drapeaux capables de construire entièrement un de mes appareils. »

L'un fut affecté aux chasseurs alpins et l'autre à l'artillerie. (*Mouvements divers.*)

M. le comte de Tréveneuc. Comment est-ce possible ?

M. Henry Lozé. C'est de la folie. Qui est-ce qui a pris cette décision ?

M. Aimond. Ce sont les bureaux de recrutement.

M. Clemenceau. Nous ne connaissons pas les bureaux de recrutement, nous connaissons le ministre de la guerre.

M. Emile Reymond. Ecoutez bien la suite. Je vous ai dit que l'un de ces mécaniciens avait été incorporé dans les chasseurs alpins ; l'inspecteur général de l'aéronautique, prévenu, s'inquiéta lui-même de ce fait et réclama le mécanicien auprès de son chef de corps. Celui-ci répondit : « Le garçon dont vous parlez est un excellent chasseur alpin et je le garde. »

Dix mois — vous entendez bien — dix mois après l'incorporation de cet homme, je lui écrivis ; il me répondit : « J'ai renoncé ; j'arrivais en apportant à l'armée ce que je savais ; pour l'instant on me fait faire du ski, je trouve cela aussi amusant qu'autre chose ; je renonce à demander quoi que ce soit. »

M. le comte de Tréveneuc. C'est le sabotage organisé !

M. Flaissières. Par en haut !

M. Gustave Rivet. C'est l'inutilisation des forces de la nation.

M. Emile Reymond. M'adressant, cette fois, à M. le ministre...

Un sénateur à gauche. Quel ministre ?

M. Simonnet. Qu'importe ! Ce sera toujours la même chose.

M. Emile Reymond. ...je lui ai apporté ces deux faits et lui ai demandé une réponse. Voici sa lettre :

« Pour passer dans l'aéronautique, ce militaire devra présenter, par la voie hiérarchique, une demande de changement d'arme pour convenances personnelles (*Sourires*) et obtenir le consentement de son chef de corps actuel. »

M. Mougeot. Après votre intervention !

M. Clemenceau. Il n'y a pas de ministre, alors ?

M. Emile Reymond. Voulez-vous que je cite un autre exemple ? C'est celui d'un mécanicien chargé du montage d'un de nos moteurs les plus employés dans l'armée. Il ne manqua pas, lui aussi, de bien préciser qu'il était mécanicien monteur et qu'il ne demandait qu'à entrer dans l'armée en cette qualité. On l'envoya dans l'infanterie et lorsqu'on fit des démarches multiples pour le faire entrer dans l'aéronautique, son capitaine répondit : « Excellent soldat, élève caporal, très utile à la compagnie. » (*Exclamations.*)

M. Achille Maureau. Pour éplucher les pommes de terres, sans doute.

M. Emile Reymond. Ce détail a une certaine importance : l'homme dont je parle n'était pas du tout élève caporal, il avait refusé de suivre le peloton d'instruction, pensant, en effet, qu'il allait entrer bientôt dans le corps de l'aéronautique comme mécanicien.

Et pendant que des mécaniciens de valeur sont retenus aux quatre coins de la France pour être initiés à l'équitation ou à l'usage du ski, pendant qu'on gaspille non seulement leur valeur et leur temps, mais l'argent dépensé à une instruction inutile les avions restent sans mécaniciens pour les entretenir et les deuils se succèdent d'officiers morts d'accidents dus au mauvais état de l'appareil. (*Mouvement.*)

Je dirai un mot seulement des officiers d'administration ; leur rôle est particulièrement difficile, surtout si l'on veut, ce que je crois nécessaire, leur confier la plus grande partie de la tâche actuellement entre les mains du chef d'escadron. Beaucoup d'officiers d'administration se sont montrés au-dessous de leur tâche. Il serait avantageux de les choisir parmi les officiers du corps de l'intendance.

Le point important est d'employer la méthode inverse à celle suivie : il faut laisser choisir celui qui prend et non celui qui cède. (*Très bien ! très bien !*)

Au moment de la mobilisation, le rôle de la réserve a une importance considérable ; à cet égard tout est à faire. En janvier 1911, on a présenté, pour la première fois, un programme permettant d'utiliser deux cents aviateurs qui ne demandent actuellement qu'à servir en cas de mobilisation, sauf, bien entendu, à faire parmi eux une sélection nécessaire. Ces projets ont été repris ; mais aucune organisation n'a été tentée.

Il y a, là encore, toute une série de bonnes volontés qui attendent ; ne les découragez pas.

A propos de la mobilisation, de multiples choses sont à revoir. En cas de guerre, par exemple, vous aurez besoin de faire construire pour remplacer le plus vite possible les appareils brisés : quelle organisation a-t-on prévue ? Aucune.

Telle de nos grandes maisons possède un chef d'atelier dont elle ne pourrait se passer. J'ai eu la curiosité de connaître son affectation en temps de guerre : il est envoyé dans un fort, sur la frontière.

Pourtant, disais-je à l'un des hauts chefs de l'aéronautique, en cas de guerre, vous aurez besoin d'avions fournis par cette maison qui ne peut se passer de cet homme. Nous le ferions revenir, m'a-t-il été répondu.

Il vaudrait mieux ne pas le laisser partir. J'en arrive à la question des appareils.

Je ne discuterai pas leur nombre, aimant mieux ne pas le comparer à celui des appareils que l'Allemagne possède actuellement. Une remarque s'impose toutefois : les moteurs allemands récemment encore étaient bien inférieurs aux nôtres ; aujourd'hui certains sont plus puissants et atteignent 200 chevaux.

Quant à l'appareil blindé, les Russes l'em-

ploient depuis un an, les Belges depuis plus longtemps, l'Allemagne l'utilise couramment. Nous n'avons encore rien fait à cet égard. J'ajoute d'ailleurs que je n'en suis aucunement troublé, car je reste persuadé que la vitesse de l'appareil, à condition que celui qui le monte sache s'en servir, constitue la meilleure défense ; le blindage est bien plutôt un élément de sécurité morale que de protection effective.

Je n'en dirai pas autant de l'appareil armé pour lequel les Allemands ont nettement la supériorité. Ce qu'il y a de frappant, c'est que tout ce qui a été fait en France dans cet ordre d'idées le fut par des officiers qui ont agi dans des conditions telles que si un accident leur était arrivé, les décrets et les arrêtés obligeaient leurs chefs à les désavouer.

Un ministre de la guerre, désireux d'être renseigné à cet égard, s'est enquis de ce qui avait été fait auprès du chef le mieux placé pour lui fournir ces renseignements ; celui-ci a demandé un rapport à l'officier qu'il savait faire ces expériences, mais toujours en lui laissant entendre qu'il ignorait tout de ses recherches. (*Sourires.*)

Voilà quelle était la situation il y a quelques mois ; elle n'a pas encore beaucoup changé aujourd'hui.

M. Jénouvrier. C'est lamentable !

M. Emile Reymond. A ce propos, vous connaissez les tentatives très intéressantes faites par des initiatives privées, initiatives civiles, bien entendu, en vue de la projection effectuée sur le sol, du haut des aéroplanes.

L'administration de la guerre y a été non seulement indifférente, mais nettement hostile et elle a tout fait pour que les officiers ne prennent pas part à ces études.

Je parle d'hier et je suis heureux, monsieur le ministre, m'adressant à vous, de dire que déjà vous avez bien voulu marquer l'intérêt qui s'attache à une question à laquelle l'armée reste encore étrangère.

L'achat des appareils est, je le reconnais, une question extrêmement difficile. Je sais qu'il est dans les projets du Gouvernement de restreindre le nombre des types, de façon qu'ils soient plus faciles à remplacer, plus faciles à réparer, les pièces étant interchangeables, plus faciles à conduire, les pilotes n'ignorant les inconvénients d'aucun d'eux.

Ces projets, s'ils ont de gros avantages, peuvent aussi avoir des inconvénients, si on s'en tenait uniquement là et si on s'arrêterait simplement à deux ou même trois types d'appareils. A partir de ce moment, toute concurrence entre les constructeurs disparaîtrait ; ce serait, d'autre part, la faille certaine pour tous les autres constructeurs.

Je reconnais que parmi nos constructeurs, il y a des industriels inexpérimentés, des commerçants insuffisants qui ont été maladroits dans plusieurs de leurs revendications ; mais il est cependant une chose que nous ne pouvons pas oublier : c'est à ces hommes de haute valeur, inventeurs merveilleux, pilotes de la première heure, que nous devons l'épanouissement superbe et inattendu de l'aviation qui a fait l'admiration du monde et qui permettra dans l'avenir, soyez-en sûrs, d'écrire une des pages les plus glorieuses de notre histoire. (*Vifs applaudissements.*)

Nous n'avons pas le droit de nous désintéresser de ces hommes et de leur dire : « Vous nous avez servi, c'est bien ; mais nous n'avons plus besoin de vous ». Ce serait une très lourde erreur. Ils sont tout prêts à se mettre au travail, tout prêts à accomplir, d'accord avec vous, une œuvre aussi belle que celle qu'ils ont accomplie déjà, mais ils demandent à être conseillés

et dirigés. Or, depuis un an, aucune direction n'a été donnée et ils ignorent tous encore ce que l'on veut qu'ils fassent !

Il en résulte que si, hier, nous avions une suprématie très nette au point de vue de la supériorité de nos appareils, — je ne parle pas du nombre, je parle de la qualité de l'appareil, — actuellement, nous sommes dans la nécessité de constater qu'il y a deux pays : l'Allemagne et l'Angleterre, qui ont des avions supérieurs aux nôtres.

Comment ce fait s'est-il produit en Allemagne ? Il suffit, pour le savoir, de visiter l'usine d'un constructeur allemand. Vous y voyez un type d'appareil analogue à l'un des nôtres, mais auquel on a ajouté une série de perfectionnements empruntés à d'autres types. Comment cela se peut-il ? Mais parce qu'il a suffi aux Allemands de nous refuser tels brevets pour emprunter à loisir ce qui correspond à ces brevets.

Ils peuvent ainsi faire bénéficier le même appareil d'une série d'avantages que nous ne pouvons pas grouper nous-mêmes, à raison des différents brevets pris en France et que nous devons respecter. C'est un fait.

Comment y obvier ? En faisant chaque jour mieux.

C'est la grande méthode à suivre, et, jusqu'à présent, nous avions trouvé, malgré ce désavantage, la possibilité de tenir la tête.

Les Anglais, tout au moins pour leurs gros biplans, ont nettement l'avantage sur nous quant au poids à enlever et à la durée du trajet.

Je ne crois pas pour cela que la partie soit perdue ; je dis seulement que nous sommes à une heure où il est absolument indispensable de réveiller ces initiatives, d'indiquer ce que l'on demande et d'obtenir d'elles ce qu'elles peuvent donner.

L'aviation de demain dépend des constructeurs ; comment arriverez-vous à les encourager ?

Il y a tout d'abord le système allemand, que voici : l'Allemagne choisit deux ou trois types qu'elle préfère ; elle demande aux constructeurs qui fabriquent ces types : Combien pouvez-vous faire d'appareils de tel type dans une année ? — Tant, répondent les constructeurs. — J'en ai besoin de trois fois plus, dit l'administration.

Elle va s'adresser alors aux constructeurs qui construisent des appareils tout différents : Pouvez-vous nous faire tant d'appareils du type choisi ? — Oui, disent les constructeurs.

Et alors le marché se fait d'accord avec celui qui a le monopole.

Quand vous voudrez faire cela en France, je suis certain que vous ne rencontrerez aucune difficulté parmi les constructeurs.

Vous pouvez aussi les encourager par des achats d'appareils d'essai, et, sous ce rapport, je vous le rappelle, nous sommes actuellement en présence de trois types : le type d'état-major, que nous connaissons à peu près, le type d'armes léger, mobilisable avec son canon, le type de combat pour lequel nous n'avons encore rien fait. Incitez donc les constructeurs à travailler au moyen des primes et concours, que nous avons complètement négligés depuis quelque temps. Par contre, l'Allemagne, l'Angleterre, l'Italie, ne les oublient pas. L'Italie, cette année-ci, offre une prime de 400.000 fr. pour l'appareil qu'elle trouvera le meilleur, et le concours est tel que pourront y participer toutes les maisons italiennes ou ayant créé une succursale en Italie.

La réponse à cette invitation aimable ne s'est pas fait attendre, et nous pouvons avoir dès maintenant la certitude que les 400.000 fr. seront gagnés par deux maisons françaises, aussi bien au point de vue de l'aéroplane qu'au point de vue du moteur. J'en suis heureux pour le commerce fran-

çais, mais j'aurais préféré que vous eussiez pu faire à ces deux maisons des conditions telles qu'elles eussent préféré rester complètement en France, au lieu de se trouver dans l'obligation de construire leurs deux dernières usines en Italie. (*Très bien ! et applaudissements.*)

Messieurs, je voudrais dire un mot des hangars et des champs d'atterrissage.

La nécessité des uns et des autres s'impose dans toute la France.

Il faut, en effet, que l'officier aviateur puisse connaître tout le territoire et qu'il ait passé partout. Sous ce rapport, il serait très désirable que le ministère de la guerre lui en donnât la facilité, au lieu de tout faire pour y porter entrave.

Dernièrement encore, grâce à une initiative privée très heureuse, on avait proposé, pour aider les aviateurs égarés ou gênés dans leur vol par le brouillard et le mauvais temps, d'inscrire simplement sur le toit des gares de chemins de fer le nom de la ville. Cela permettrait, étant donné que la gare est l'endroit que l'on reconnaît le plus rapidement d'en haut, de se diriger vers elle et de passer à une hauteur suffisante pour lire le nom de la ville.

On a demandé aux compagnies de chemins de fer la permission de placer cette inscription ; elles ont déclaré qu'elles l'accorderaient volontiers, mais qu'elles étaient obligées d'avoir elles-mêmes à cet égard l'autorisation de l'Etat.

Le ministère de la guerre, consulté, opposa un refus, alléguant qu'une telle initiative serait des plus dangereuses en cas de mobilisation, parce qu'elle aiderait à la marche des aviateurs ennemis. (*Exclamations ironiques sur divers bancs.*)

Dans cet ordre d'idées, il faudrait alors détruire toutes les plaques indiquant le chemin vers telle ou telle ville, sous prétexte qu'elles pourraient donner une facilité plus grande aux Allemands pour se diriger. (*Rires approbatifs.*)

M. le ministre. Voulez-vous me permettre une courte interruption ?

M. Emile Reymond. Volontiers.

M. le ministre. Une décision récente autorise ces inscriptions dans toutes les villes où elles seront jugées nécessaires ; on n'y a mis qu'une seule condition, c'est qu'elles soient mobiles.

Ainsi seront rendues visibles d'en haut non seulement les noms de villes qui ont des gares de chemin de fer, mais encore de celles qu'il y a intérêt à signaler.

Le motif qui a décidé l'autorité militaire à demander que ces inscriptions soient mobiles, c'est la nécessité de les enlever en temps de guerre.

M. Emile Reymond. Je me permets d'ajouter à l'indication que vient de donner M. le ministre de la guerre, que je suis heureux de cette décision, qui est toute nouvelle, mais elle n'infirme en rien ce que je disais tout à l'heure.

M. le ministre. C'est une décision récente, je le reconnais.

M. Emile Reymond. J'ajoute, étant donné que ce nom, pour être vu, doit tenir à peu près toute l'étendue du toit de la gare, que j'aurais préféré, pour ma part, faire en temps de guerre, barbouiller ce nom, plutôt que d'installer une plaque ayant les dimensions mêmes du toit. (*Vive approbation sur divers bancs.*)

M. le ministre. Ce sont des caractères mobiles qui constitueront l'inscription. (*Mouvements divers.*)

M. Lozé. Cela coûtera très cher.

M. Larère. C'est enfantin !

M. de Las Cases. Quel est l'homme de génie qui a inventé cela ?

M. Emile Reymond. Je n'insiste pas.

J'en arrive, messieurs, à une conception importante sur laquelle j'attire tout particulièrement votre attention.

La distribution actuelle des centres va être profondément modifiée dans le projet du Gouvernement. Ils sont remplacés par deux régiments dont l'un sera à Reims et l'autre à Dijon. Que vont devenir, dans ces conditions, les centres militaires actuels d'aviation et à quoi auront servi les grandes dépenses faites pour ces centres soit par l'Etat, soit par les départements, soit par les villes ?

C'est une question qui, je crois, doit être soulevée par certains de mes collègues. M. Hayez et M. Herriot, maire de Lyon, avec lesquels j'ai eu une conversation à ce sujet, m'ont dit qu'ils partageaient l'opinion que je vais me permettre de vous exprimer.

Il y a deux façons de comprendre le projet du Gouvernement. La première consisterait à dire : Tout étant groupé à Reims et à Dijon, nous ne connaissons plus les autres centres ; nous ferons de l'aviation simplement autour de ces deux villes et dans les aérodromes qu'elles possèdent.

Je dis tout de suite que si cette conception était celle du Gouvernement, elle irait à l'inverse du développement de l'aviation militaire ; elle serait en opposition avec les conditions du temps de guerre ; car, en temps de guerre, l'unité n'est pas le régiment : l'unité utile c'est l'escadrille, que vous pouvez comparer à la batterie. C'est elle qui, en temps de guerre, sera envoyée là où on en a besoin, qui jouera le rôle nécessaire, qui devra être commandée par un chef marchant avec elle, qui devra se suffire ; c'est cette unité qui doit avoir son indépendance : nous n'en connaissons pas d'autres !

Si vous groupez ces unités pour les facilités du service — considérations administratives, d'une part ; facilité de surveillance et de réparation, d'autre part — dans deux régiments, c'est là chose possible ; mais si vous voulez créer réellement deux régiments : l'un à Reims, l'autre à Dijon, et ne garder que ces deux centres, non seulement vous y provoquerez une confusion par pléthore et manque d'espace, mais vous irez à l'encontre du mode d'entraînement que nous devons demander à l'aviation militaire. J'espère que ce n'est pas là votre projet !

Voici une autre conception à laquelle, pour ma part, je me rallie bien volontiers.

Le régiment n'est qu'un centre d'administration, de commandement, de ralliement ; le champ de manoeuvres de l'avion, c'est tout le vaste territoire qui s'étend de Paris à la frontière du Nord et de l'Est et jusqu'au Rhône. (*Très bien ! très bien !*)

L'officier aviateur doit connaître très exactement toute cette région, et voici ce que j'entends par là. Il y a trois manières de se diriger en aéroplane.

La première est celle des débutants : elle consiste à aller d'un point à un autre, en suivant les chemins de fer et les cours d'eau, les routes qu'on a choisies sur la carte.

La deuxième consiste à mener une belle ligne droite entre le point d'où l'on part et celui où l'on va. Il faut, pour ne pas s'en écarter, savoir reconnaître, au fur et à mesure, sur la carte, ce que l'on constate sur le terrain.

La troisième méthode est celle que peuvent employer seulement ceux qui ont une connaissance parfaite du pays. Elle permet — alors même qu'on a cessé de se repérer, de consulter une carte, — de se reconnaître rapidement, en étudiant le terrain

lui-même, en distinguant le pourtour d'une forêt, la forme d'une vallée, la silhouette d'une montagne, la tache claire d'une ville. C'est la vraie méthode, et c'est à pouvoir l'employer que tout aviateur doit tendre.

Il faut que tous nos officiers aviateurs connaissent ainsi la région de la France dont je viens de vous parler.

Vous y arriverez assez facilement, maintenant que cinquante hangars et champs d'atterrissage y ont été construits, avec les fonds de la souscription nationale, à moins de 80 kilomètres les uns des autres.

Désormais, les aviateurs militaires trouveront, dans toute cette région, ravitaillement et abri. C'était là une amélioration indispensable qui, je crois, permettra d'arriver au but que je viens de signaler.

Mais les centres que vous avez vous-même équipés, et qui sont au nombre de quinze environ, devront-ils, pour cela, être abandonnés?

J'espère bien que non. Ils ont un rôle à jouer, différent, il est vrai, de celui qu'ils remplissaient jusqu'à présent, mais autrement utile.

Vous y avez mis, en effet, un certain nombre d'escadrilles qui y demeuraient.

Eh bien! ce n'est plus là ce qu'il convient de faire. Il faut, au contraire, que ces centres reçoivent, successivement, une série d'escadrilles différentes et soient transformés en véritables camps d'instruction. *(Très bien! très bien!)*

Vous leur donnerez ainsi leur véritable destination et vous en aurez tiré, ainsi, le rendement maximum.

Prenez un de ces centres, au hasard, Maubeuge par exemple. Au lieu d'y laisser toujours les mêmes escadrilles, quel avantage ne trouverez-vous pas à faire passer successivement toutes les escadrilles par cette ville forte qui barre la fameuse trouée de l'Oise, sujet de beaucoup d'inquiétudes? L'avantage serait grand si tout aviateur envoyé à Maubeuge, en cas de mobilisation, pouvait retrouver là un pays, un terrain déjà vu *(Très bien! très bien!)* et reconnu de telle sorte qu'il lui serait possible de porter toutes ses facultés d'observation, tout l'effort de son esprit, sur les éléments nouveaux dont on lui demande de définir la situation. *(Très bien! très bien! et applaudissements.)*

Je sais aussi, monsieur le ministre, que, dans vos projets, se trouve la création d'une école supérieure d'aviation. Je ne puis vous dire combien j'en suis aise. Cette école d'application, analogue à celle de Fontainebleau, par exemple, pour l'artillerie, constituera certainement la pépinière de nos grands chefs de l'aéronautique. Les officiers aviateurs qui y passeront y trouveront probablement un peu de cet esprit de corps auquel je faisais allusion l'autre jour et dont je parlerai peut-être dans un instant. Les études que l'on y devra faire seront considérables; je ne veux même pas les passer en revue, car je puis dire, dès maintenant, que le programme de cette nouvelle école m'apparaît comme devant être plus chargé que celui d'aucune de nos autres grandes écoles d'application.

Mais, à côté de cette école supérieure d'aéronautique, il y a lieu d'envisager la question des écoles d'apprentissage; et, sur ce point, je ne crois pas être de votre avis.

Le projet de la nouvelle direction veut que toutes les écoles civiles soient remplacées par les trois grandes écoles militaires: Reims, camp d'Avor, Pau.

Je trouve à cela de gros inconvénients. Le premier est un découragement complet des constructeurs, découragement que, vraiment, ils ne méritent pas. Car, ne l'oubliez pas, au moment où ces constructeurs, pour donner l'éducation nécessaire aux officiers aviateurs que vous leur avez envoyés, inauguraient

cet enseignement, vous leur avez fait la promesse de continuer à leur confier des élèves; et c'est sur cette promesse qu'ils ont risqué des frais considérables pour faire construire des hangars et s'assurer la propriété de grands aérodromes. Or, vous venez brusquement leur dire: « Nous ne vous enverrons plus dorénavant aucun élève. » Encore une fois, c'est leur donner une médiocre confiance dans la parole de l'Etat!

Vous espérez, peut-être, faire vous-même, ainsi, des économies. Les constructeurs n'ont pas gagné beaucoup d'argent avec leurs écoles; et cependant, ils ont pu, du fait que chacun ne s'intéressait qu'à un type d'appareil, grouper facilement des compétences d'ingénieurs, de pilotes, de chefs d'atelier, de mécaniciens.

Grâce à cela, ils ont pu enseigner vite, réparer vite et arriver à compenser leurs frais.

Mais si, à côté des écoles de constructeurs, vous considérez les différentes écoles qui ont voulu aller plus loin et dire, comme vous serez bien obligés de le faire: « Nous avons, nous, une série d'appareils et l'on pourra, chez nous, apprendre l'aviation sur différents modèles », vous constaterez que tous ceux-là ont abouti à la faillite.

D'autre part, vous allez être dans la nécessité de créer un cadre d'enseignement que vous supposez très supérieur à celui que possède le constructeur pour un seul type d'appareil; mais, ce cadre d'enseignement, vous l'enlevez à l'aviation mobilisable. Trouvez-vous, vraiment, qu'elle soit, actuellement, si riche, que cela ne présente pas d'inconvénient? *(Très bien! très bien!)* D'autre part encore, vous savez que le pilote civil cherche souvent les moyens de gagner sa vie en servant de professeur. Vous lui enlevez la faculté, et je ne vois pas que cela soit bien nécessaire.

Ce qui vous a guidés, en partie, c'est le point de vue de la discipline. Vous avez dit que l'école civile à laquelle vous envoyez les officiers aviateurs manquait de tenue.

Oh! monsieur le ministre, j'abonde dans votre sens; mais à qui la faute?...

Appartient-il donc aux constructeurs de veiller à la discipline des officiers?

Je regrette d'être obligé, encore une fois, de vous inviter à venir de l'autre côté du Rhin, à Halberstadt, par exemple:

Voici ce que vous y verrez — car les Allemands, bien que très étatistes, ne veulent pas faire d'écoles militaires d'Etat; ils tiennent, au contraire, à laisser cette initiative aux constructeurs privés: — A Halberstadt, vous verrez une grande et belle école civile et, à côté, admirablement installée, une grande maison, habitée par les officiers aviateurs, et fort bien aménagée, où la discipline est plutôt sévère, et où, régulièrement, l'on fait des cours de météorologie et de mécanique.

Qui nous empêche de faire de même? Et si nous voyons, en dehors de leurs quelques minutes journalières de vol, tous les officiers, ne sachant que faire, étendus sur le dos, dans un milieu qui, parfois, est douteux, à qui la faute, encore une fois, sinon à ceux qui auraient pu installer en France, avec supériorité même, ce qu'on a su créer en Allemagne?

Cette question de l'école d'apprentissage militaire pourra, certes, être discutée dans l'avenir; aujourd'hui, permettez-moi de vous le dire: vous avez mieux à faire.

Les laboratoires soulèvent une question importante. N'oublions pas que ceux qui apportent leurs travaux aux divers laboratoires pourront ne pas faire partie de l'aviation, alors que ce corps, inexistant aujourd'hui, sera créé.

C'est à ce propos que je me permets de vous demander quelles sont vos intentions,

en ce qui touche le temps de troupe du personnel attaché à ces laboratoires. Sur cette question, M. le commissaire du gouvernement, à la fin de la dernière séance, a bien voulu affirmer que je me trompais.

Je n'ai pas voulu insister, car, ignorant alors que la suite de la discussion serait renvoyée à la séance d'aujourd'hui, j'avais hâte de dire ce qui me paraissait le plus pressant; mais, puisque je puis le faire maintenant, je me permets de dire à M. le commissaire du Gouvernement que je maintiens, à cet égard, toutes mes affirmations.

M. le commissaire du Gouvernement, en effet, nous avait dit qu'il n'existait pas d'officier-capitaine, commandant ou colonel, — qui pût être dispensé du temps de troupe.

Or, exception est faite dans le génie, par décision spéciale du ministre de la guerre, et, à la date du jour de cette décision, pour les officiers employés soit dans les chefferies, soit dans les constructions, soit à l'établissement central du matériel du génie, soit à l'établissement central de télégraphie militaire. L'accession à tous les grades de la hiérarchie est permise à ces officiers, sans temps de troupe.

Pour l'artillerie? Les officiers employés dans les établissements de construction peuvent aussi ne pas faire de temps de troupe, mais avec cette restriction qu'ils doivent se spécialiser et ne peuvent dépasser, par conséquent, le grade de colonel.

Si je me permets de revenir sur cette question, ce n'est pas pour avoir le plaisir d'insister sur ce que je savais être la vérité, mais c'est surtout parce que cette question a donné lieu à une discussion fort intéressante, il y a quelques mois, à la commission supérieure de l'aéronautique militaire, chargée de l'avenir de l'aéronautique et qui comprend toutes les compétences, sauf celle... se rapportant à l'aéronautique elle-même. *(Rires.)*

On a posé à cette commission la question de savoir s'il était possible de considérer les officiers qui s'occupent soit de l'aérostation, soit de l'aviation, comme pouvant être dispensés de leur temps de troupe. La réponse a été catégorique: Non. Et voici le résultat: le colonel, par exemple, qui commande le régiment des aérostiers de Versailles n'est pas considéré comme faisant son temps de troupe, tandis qu'au contraire, tel colonel, qui est adjoint au directeur du génie et s'occupe uniquement de casernes et de zones, est considéré, lui, comme faisant du temps de troupe. *(Rires.)* De même, un commandant qui est à la tête, aujourd'hui encore, du laboratoire de Chalais-Meudon, où il a dépensé une énergie remarquable, n'a pas fait le temps de troupe, contrairement à son camarade qui est à Versailles, où il préside à la confection des pioches et des haches. *(Nouveaux rires.)*

En ce qui concerne les laboratoires, monsieur le ministre, vous me permettez, avant de vous dire ce qu'ils doivent faire, d'insister sur ce qu'ils ne doivent pas faire. Actuellement, ils s'occupent encore et se sont occupés, autant que possible, de recherches générales sur l'aviation.

Les résultats sont médiocres. D'autre part, je considère comme délicat de permettre à des officiers d'exploiter des brevets, alors qu'ils sont justement chargés d'étudier les différentes inventions qui leur sont soumises.

Contentons-nous, au point de vue des recherches générales, de profiter de ce que l'initiative civile nous apporte, et tirons-en profit pour l'aviation militaire.

M. Dominique Delahaye. Pardon! Et s'il y a un inventeur dans l'armée? Voyons, il y a eu le canon du colonel Bange. On ne peut

pourtant pas interdire aux officiers d'inventer !

M. Emile Reymond. Monsieur Delahaye, nul plus que moi n'a pris, quand il l'a cru nécessaire, la défense de nos officiers inventeurs. Je vous réponds simplement ceci : est-il nécessaire de créer des laboratoires dans lesquels vous mettez soit un homme de génie, si vous le trouvez, soit à défaut, des gens n'ayant aucune compétence, auxquels vous donnez cette tâche d'inventer quelque chose alors même qu'ils en sont incapables ?

M. Emile Chautemps. Certainement ! Il faut des voies et moyens. (*Mouvements divers.*)

M. Dominique Delahaye. Il faut commencer par quelque chose ; il y a là une question de juste mesure.

M. Emile Reymond. Vous avez un rôle à remplir et qui est assez important : c'est celui qui consiste, au milieu de toutes les inventions qu'on vous apporte, à voir celles qui sont utiles à l'armée ; c'est, par conséquent, une commission d'études aéronautiques qui doit jouer ce rôle, ce qui n'empêchera pas de profiter d'une invention apportée par l'officier de génie dont on parlait tout à l'heure.

Mais, puisqu'on m'oblige à insister sur des faits que j'aurais mieux aimé écarter de la tribune, je dis qu'il est des procédés regrettables. En voici un :

Tel officier ayant fait une invention qu'il considère comme utile, l'Etat achète les appareils dont l'officier a gardé le brevet, et il l'impose à tous les aviateurs militaires, qui s'empressent de l'enlever de leurs appareils. (*Interruptions.*) Je dis que c'est un gaspillage inutile et je regrette que certains de mes collègues ne comprennent pas qu'à chaque instant je sois arrêté par des raisons de convenances et me forcent à souligner certains faits dont j'aurais mieux aimé ne pas avoir à parler. (*Vive approbation.*)

Il y a, en revanche, une question dont l'étude est passionnante dès maintenant, du plus haut intérêt pour l'aéronautique militaire, et qui n'a pas encore été abordée : c'est celle qui touche à la balistique et à la pyrotechnie.

Lorsque vous vous occuperez de cette question, que les recherches ne soient pas faites uniquement dans les laboratoires fermés, mais bien dans les laboratoires volants !

M. Hervey. Cela regarde l'armée.

M. Emile Reymond. Vous avez à vous occuper aussi de la question de télégraphie sans fil, pour laquelle l'Allemagne nous a dépassés au point de vue de son installation à bord de l'avion.

Quand vous donnerez l'importance qu'elles méritent à l'aérodologie, d'une part, à la téléphotographie, d'autre part, n'oubliez pas d'en tirer dès maintenant le profit que vous permettent d'obtenir les travaux de cet officier modeste, savant admiré dans le monde entier, qui a apporté, par ses laboratoires roulants, des aides merveilleux aussi bien aux dirigeables qu'aux avions.

Pour comprendre l'importance attachée à ses travaux, allez en Italie, allez à Rome, allez au « Monte-Mairo » à la « brigada specialista », vous verrez là que, depuis longtemps, on met à profit les découvertes dont il nous a dotés, il y a de nombreuses années déjà ; et lorsque cet homme, accablé de travail, vous dira qu'il a besoin de conserver auprès de lui un officier collaborateur, ne mettez pas cet officier collaborateur dans cette alternative, ou de quitter le savant, ou de renoncer à tout grade.

M. Jénouvrier. Dites le nom du savant.

SÉNAT — IN EXTENSO

M. Emile Reymond. J'ai dit que je ne prononcerais aucun nom.

M. Bérenger. Nommez-le.

M. Emile Reymond. Je ne vois, après tout, aucun inconvénient à nommer le capitaine Sacconney. (*Très bien !*)

M. Le Breton. Il mérite d'être nommé.

M. Emile Reymond. Je ne vous dirai qu'un mot des soldes, parce que la question est vraiment trop compliquée.

Quatorze articles d'un décret du 30 octobre 1913 portent sur les bonifications. Ils atteignent les dernières limites de l'invéraisemblance. C'est ainsi, par exemple, que, pour récompenser ceux qui se spécialisent dans l'observation, on fait en sorte que, sur deux observateurs accompagnant un pilote, l'un touche une bonification parce qu'il n'a pas le brevet aéronautique, alors que l'autre, qui en est muni, ne touche rien. Singulier système d'encouragement ! (*Sourires.*)

Vous dirai-je aussi que, dans cette méthode de bonification, ceux qui réceptionnent, qui pilotent tous les jours des appareils nouveaux, en risquant de se tuer, n'ont droit à rien ?

Laissez-moi ajouter, en terminant, cette question des soldes, qu'il m'est arrivé de constater que, lorsqu'un aviateur, simple soldat, non accompagné de l'officier qui l'aide de sa bourse, se trouve dans la nécessité de passer son brevet militaire supérieur, il peut être obligé, à la suite d'une panne, au moment où il remonte sur son appareil, de quitter à jeun le village où il est descendu, parce qu'il n'a pas osé tendre la main. (*Mouvement.*)

Je voudrais terminer, messieurs, par quelques mots sur le rôle général que nous croyons dévolu à l'aviation, avant de passer à la question de son organisation elle-même.

Une première question est celle de la reconnaissance, et tout d'abord de la reconnaissance d'armée.

Son importance est démontrée et l'on peut dire que toute armée qui se trouverait actuellement privée de ce mode de reconnaissance aurait une infériorité très nette, matérielle et morale, sur l'armée ennemie qui en serait munie.

En revanche, peut-être, le commandement supérieur n'a-t-il pas encore dans la main l'utilisation qu'on peut attendre de ce moyen de reconnaissance. Il sera nécessaire de la lui donner le plus tôt possible.

Jusqu'à présent — et tous ceux qui ont suivi les manœuvres d'armée s'en sont rendu compte — on est en droit de dire que nos grands chefs ont eu une tendance à utiliser le service aéronautique sous cette forme qui consiste à dire : « Allez, et vous nous direz ce qui se passe. » Cela est contraire à toute stratégie et surtout à tout esprit militaire français. On arrivera à dire à l'aviateur : « Allez à tel endroit, constatez telle chose. »

Je dois avouer que, dans les grandes manœuvres, si les avions n'ont réellement pas rendu les services qu'on pouvait attendre d'eux, c'est que l'aviateur à qui l'on donne des instructions aussi vagues revient souvent sans savoir ce qu'on attendait de lui, par conséquent, sans avoir pu réellement faire œuvre utile.

Nous avons trop de tendance à l'offensive pour tirer de l'aviation un prétexte à l'expectative.

Messieurs, cette question de la reconnaissance, nous ne connaissons pas ses limites ; et ce que je vais me permettre de dire, je ne le ferais certainement pas si je n'avais le droit de m'appuyer sur l'opinion de certains de nos généraux de corps d'armée qui partagent cette manière de voir. Ils pensent que grâce à l'avion, nous aurons chance de re-

venir à la stratégie qui avait toujours été la nôtre et que nous avons de plus en plus tendance à abandonner, depuis un certain nombre d'années. Il fut, un temps, en effet, où l'un de nos grands hommes de guerre avait l'habitude, au moment où l'action allait s'engager, de passer rapidement devant les avant-postes pour se faire voir, et de monter ensuite sur une colline, non pas pour chercher ce qu'il avait à faire, mais pour se rendre compte de la manière dont il le ferait. L'étendue immense des lignes de feu a fait que maintenant celui qui commande est à l'arrière ; on ne le voit pas et il ne voit pas non plus ce qui se passe ; il est simplement renseigné par des intermédiaires. Eh bien, messieurs, on a le droit de se demander si l'aéronautique ne va pas nous ramener aux anciennes méthodes et s'il ne viendra pas un instant où celui dont tout dépend n'aura pas, au moment où l'engagement sera sur le point de se produire, la possibilité de passer lui-même rapidement au-dessus des troupes et faire ainsi par sa présence que l'angoisse d'un instant, le trouble d'une armée qui attend puissent se transformer en un besoin d'expansion, de déploiement de courage et d'enthousiasme. (*Vive approbation.*)

Et il se peut aussi que celui qui a reçu tous les renseignements d'état-major qui lui ont permis de prendre une décision ait, au moment même où il va décider l'action, le désir de voir de ses propres yeux toute l'étendue du terrain sur lequel va se jouer la grande partie. Il se peut qu'en ce dernier moment il éprouve le besoin de percevoir lui-même une vue d'ensemble pour arriver ainsi à un résultat meilleur.

J'en reviens à ce qui est pour nous non plus une hypothèse, mais une certitude, en ce qui touche l'aviation d'arme.

Vous savez qu'elle correspond d'une part aux avions d'artillerie, d'autre part aux avions de cavalerie.

Pour l'artillerie, l'opinion est générale.

Il y a deux ans déjà que les expériences auxquelles on s'est livré nous ont prouvé que sur deux artilleries qui se défilent derrière des crêtes, celle qui aura l'échelle de 300 mètres lui permettant de voir l'autre aura une supériorité incontestable. Il est regrettable que, depuis deux ans, on hésite à appliquer ce qu'on sait déjà.

D'autre part, pour la cavalerie, l'avion n'a certes pas l'intention de la remplacer, comme on me l'avait dit ici même — j'en ai gardé le souvenir — il y a déjà plusieurs années. L'avion de cavalerie non seulement ne remplacera pas la cavalerie, mais lui permettra de jouer un rôle plus important encore que celui qui lui est actuellement dévolu. Elle lui permettra, d'une part, d'augmenter l'étendue de son action et la rapidité de ses reconnaissances ; elle sera l'antenne qui ira loin et vite.

Elle permettra, d'autre part, à la cavalerie d'éviter certains déplacements inutiles et de rester, quand il le faut, fraîche, immobile pour pouvoir, à certains moments, décider du sort d'une bataille et transformer la défaite de l'ennemi en une déroute irréparable. Tout cela est à faire ; nous ne l'avons pas commencé.

Enfin, messieurs, j'arrive à cette troisième forme de l'aviation : l'appareil de destruction. Ici encore, nous ne possédons rien.

Je ne veux pas revenir sur la destruction des dirigeables — j'en ai parlé au moment où je faisais une transition entre les dirigeables et l'avion — mais la destruction des aéroplanes est une question considérable, car, dans la guerre de l'avenir, c'est dans les airs que s'engagera la première action, et le peuple qui aura trouvé le moyen de détruire tous les avions de l'autre peuple aura sur lui un avantage tel qu'il sera presque

sûr de la victoire du lendemain. (*Très bien! très bien!*)

Il s'agit aussi de la destruction des œuvres et des hommes qui sont à terre. A cet égard, puisque nous n'avons rien fait au ministère de la guerre, servons-nous au moins des expériences qui ont été faites par les civils.

Nous savons que d'un aéroplane on peut laisser tomber 400 kilogr. de projectiles. Nous savons, d'autre part, que chaque aéroplane est un instrument de destruction dont la portée est égale à son rayon d'action, qui peut, par conséquent, aller détruire à 400 ou 500 kilomètres de l'endroit d'où il part. Il peut ainsi retarder la mobilisation, créer avant le combat un désordre moral, et enfin, pendant ce combat, non seulement aider toutes les autres armes, mais peut-être même, par la destruction des caissons et des dépôts d'artillerie, jusqu'à présent mal défendus, trouver un nouveau moyen de réduire l'artillerie au silence.

Vous dirai-je aussi que tout le monde attend beaucoup des vols de nuit? Ils sont organisés en Allemagne et en Angleterre. On songe déjà à cette possibilité de se transporter de nuit à des centaines de kilomètres, et, en rasant l'ouvrage qu'on veut détruire, d'y déposer ce qui permettra précisément de le détruire.

Qu'avons-nous fait, non pas, monsieur le ministre, pour marcher dans cette voie, mais pour aider ceux qui s'y sont déjà engagés?

Je connais un officier qui a fait des vols de nuit, qu'on lui a défendu de continuer. (*Exclamations sur divers bancs.*) J'en connais un autre qui attend de vous une permission et cela depuis trois ou quatre mois!

Messieurs, je vous demande pardon d'attirer votre attention sur une question plus large encore. Mais nous est-il permis de clore ce débat sans rappeler que cette aéronautique, cette aviation en particulier, représente pour nous la grande économie d'hommes?

Pouvons-nous ne pas faire allusion à ce fait que l'Allemagne a une supériorité numérique incontestable et que, le jour où elle voudrait disposer de tous ses effectifs, malgré tout ce que nous pourrions faire, nous lui serions inférieurs? Ne voyons-nous pas que c'est en particulier pour nous, en France, qu'il est nécessaire de créer justement cette arme qui nous permet de faire beaucoup avec un nombre d'hommes peu considérable? (*Très bien!*)

Ne serait-ce même pas, peut-être, dans l'avenir, la solution qui nous donnera la possibilité de réduire les effectifs que nous devons considérer aujourd'hui comme indispensables? (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Je voudrais ne pouvoir parler que de l'avenir et de ce qu'on pourra faire demain; malheureusement, je suis bien obligé de dire un mot de ce qui vient d'être fait et de l'occasion superbe, qu'on a laissée échapper, de montrer ce que peut l'aéronautique en action. Je fais allusion au Maroc.

C'est, messieurs, à cette tribune même qu'il y a trois ans un ministre est venu nous dire qu'il serait dangereux de faire de l'aviation au Maroc, étant donné le climat de cette région. La réponse, c'est un enfant qui l'a donnée quelques mois après: il traversait le Maroc et allait atterrir, lui, à Fez même. Depuis ce temps, on sait parfaitement que les avions se comportent aussi bien au Maroc qu'en France.

On a voulu alors créer quelque chose et l'on a choisi comme centre la ville de Fez. Je n'insisterai pas sur la création de ce centre, ni même sur la difficulté qu'on eut à transporter à dos de chameau le bureau qui devait servir au chef du centre que l'on

venait de nommer à Fez. (*Rires.*) Il est inutile de dire que, lorsque ce centre a été constitué, il a manqué complètement de toutes les pièces de rechange.

On a compris alors que, si l'on voulait recevoir facilement des pièces de rechange, il fallait mettre le centre à Casablanca, où l'on avait ainsi la possibilité de recevoir directement par mer ces pièces de rechange, la distance n'étant que jeu d'enfant pour les avions. Mais croyez-vous qu'à partir du moment où l'on a porté le centre à Casablanca, on a permis à ce centre de faire œuvre utile? On a refusé d'y nommer un chef de groupe parce qu'on n'en trouvait que de trop jeunes; et alors de qui croyez-vous, messieurs, qu'a dépendu le centre de Casablanca? De Versailles. (*Exclamations et rires.*)

Dès qu'il a fallu faire n'importe quelle modification à un appareil se trouvant à Casablanca ou dans toute autre partie du Maroc, on a été obligé d'écrire à Versailles qui communiquait les demandes au ministère de la guerre pour savoir si réellement il était utile d'envoyer telle ou telle pièce là-bas. (*Nouvelles exclamations sur un grand nombre de bancs.*)

Un sénateur à droite. Ces gens-là sont fous!

M. Emile Reymond. Peut-être pensez-vous qu'après ces circuits nombreux les pièces arrivaient? Eh bien, je puis vous dire qu'on a déployé tant de mauvaise volonté que depuis un an les pièces qui avaient été demandées pour utiliser les aéroplanes ne sont pas encore arrivées. (*Mouvement prolongé*) et que depuis un an les demandes qui ont été faites par ceux qui ont écrit du Maroc n'ont pas été renvoyées de Chalais-Meudon. (*Nouvelles exclamations.*)

M. Le Cour Grandmaison. Ce sont les beautés administratives.

M. Jénouvrier. C'est le gâchis.

M. Emile Reymond. Et alors, voici ce qui est arrivé à ceux qui, successivement, ont commandé à ces avions: on les a mis dans une situation telle que, dépendant en même temps du chef de groupe de Versailles et de la résidence, il n'en est pas un sur quatre qui ait pu rester dans cette situation et qu'ils sont partis.

Le mécontentement que vous avez provoqué chez eux n'est pas plus grand que celui des sous-officiers.

Vous avez envoyé là-bas deux sous-officiers en leur suggérant qu'ils y gagneraient leurs galons d'adjudant. Après avoir fait des raids de 750 kilomètres et rendu de signalés services, ils n'ont point obtenu ces galons.

Il y a quelques jours encore, certains officiers de là-bas, voulant utiliser le procédé qui a si bien réussi en Tripolitaine aux Italiens, se sont adressés au ministère de la guerre et lui ont dit: Si vous ne pouvez pas nous envoyer des projectiles, pouvez-vous au moins nous donner une indication sur les projectiles qu'il nous serait possible d'employer lorsque nous sommes attaqués?

On leur a répondu: Nous n'en savons rien, nous ne connaissons pas la question. Les officiers se sont alors adressés à des particuliers qui leur ont fourni ce dont ils avaient besoin.

On est arrivé à ce résultat que le résident général ne peut avoir que cette impression qu'il ignore à quoi peut bien lui servir l'avion, sans qu'il oublie toutefois que, lorsqu'il a eu des plis à faire porter de Rabat à Fez ou à Marrakech, ces plis sont parvenus à destination en une heure et demie, au lieu de mettre neuf jours avec le procédé ordinaire. (*Très bien! très bien!*)

J'en arrive enfin — je vous demande par-

don de m'être laissé entraîner plus loin que je ne voulais (*Parlez! parlez!*) — à la question de l'organisation.

Messieurs, nous sommes en ce moment en présence d'un directeur de l'aéronautique militaire.

C'est, pour moi, un des éléments essentiels pour atteindre à l'autonomie. Je me permets d'ajouter que cela serait insuffisant si on se contentait de cette nomination sans laisser à ce directeur la possibilité d'appliquer les qualités qu'il possède, nous en sommes certains.

Le rôle du directeur de l'aéronautique est difficile, parce qu'il lui faut d'abord l'indépendance de son arme. Oh! je ne me ferai certes pas l'écho de ceux qui disent, depuis quelques jours, que les officiers du génie viennent dans l'aviation de céder la place aux officiers d'artillerie; mais je suis bien obligé de dire cependant que ceux qui pourront l'entourer lui rendront difficile le maintien d'une indépendance parfaite.

Il me suffira, pour le prouver, de rappeler un mot que j'entendais il y a quelques jours prononcer par un général d'artillerie, à qui l'on faisait remarquer que les officiers d'artillerie étaient venus remplacer les officiers du génie avec une rapidité très grande, et qui répondait: « Ah! le génie a eu ses deux premières manches avec les deux premiers inspecteurs. Il est bien juste que l'artillerie ait la sienne. » (*Exclamations et rires.*)

Eh bien non! Il faut que nous en ayons fini avec ces luttes d'armes et de corps différents qui se font la guerre. (*Très bien! très bien!*) — *Vifs et unanimes applaudissements.*

Et vous n'empêchez pas que cette idée persiste encore; vous aurez à lutter contre elle.

Vous n'empêchez pas que nous ayons vu récemment, par exemple, un colonel d'artillerie pour lequel j'ai une grande admiration et une grande affection, qui avait abandonné l'aviation, y revenant aujourd'hui. J'en suis fort aise pour ma part. Mais croyez-vous réellement que ce soit un procédé que nous accepterions dans une arme quelconque, que celui de cet officier qui dit: « Je m'en vais, parce que c'est telle personne qui dirige l'arme; je reviens parce que c'est telle autre! »

Un sénateur à gauche. C'est de l'indiscipline!

M. Emile Reymond. Il faut que tout cela cesse.

La division entre l'aviation et l'aérostation est faite. Je vous en félicite.

L'autonomie de l'aviation, le Sénat l'a réclamée en 1910. C'est à vous de la lui donner. Toutes les lois et décrets qui ont paru depuis cette date, se sont réclamés de cette autonomie, et je puis dire que, en revanche, on a fait tout ce qu'il était possible pour qu'elle ne se réalisât pas. (*Sourires.*)

Aujourd'hui nous sommes encore en présence d'un groupe bariolé d'uniformes disparates, recrutés à tout âge, dans toutes les armes, et qui doivent revenir un jour à leurs armes. Il faut d'abord, pour créer cette autonomie, l'indépendance du chef responsable et organisateur: pour cela, il faut commencer par le débarrasser de l'influence qu'a eue cette commission supérieure de l'aéronautique militaire sur le rôle qu'ont joué ses prédécesseurs, car je tiens à le dire ici: on a fait tomber sur ceux qui ont été à la tête de l'aviation une série de fautes qui ne leur revenaient pas: ils ont fait ce qu'ils ont pu et s'ils n'ont pas fait mieux, c'est qu'on ne leur en a pas donné la possibilité.

Un sénateur à droite. C'est vrai!

M. Emile Reymond. Vous avez réuni

dans cette commission supérieure de l'aéronautique militaire des officiers d'état-major, des directeurs des différents services, génie, artillerie, etc., et vous avez donné une seule place à l'inspecteur général de l'aéronautique dont le pouvoir fut ainsi presque nul et à qui on refusa tout ce qu'il demandait. (*Mouvement.*)

On a créé cette commission sans avoir même comme secrétaire un aviateur. Je commence à avoir l'expérience de ces grandes commissions relatives à l'aéronautique, où il n'y a souvent qu'un petit nombre d'aviateurs et quelquefois aucun. J'ai vu des commissions composées d'hommes très remarquables, possédant une grande compétence et qui, ayant à parler d'aéronautique, construisaient petit à petit un monument superbe jusqu'au moment où un aviateur qui était là, par hasard, venait faire la petite remarque qui détruisait tout. C'était le grand ballon des hypothèses crevé par un coup d'épingle, celui de la réalité. (*Très bien ! très bien !*)

Ce que je demande, ce que j'ai déjà demandé pour arriver à l'autonomie de l'aéronautique, c'est que les officiers supérieurs puissent être recrutés parmi les aviateurs, et je reviens sur cette question parce que je ne suis pas assez sûr que M. le ministre soit de mon avis.

Il est trop certain qu'une arme ne peut être autonome que si elle a des officiers qui lui appartiennent en propre.

Elle n'a pu en avoir tout de suite, c'est entendu. Ce que je vous demande, monsieur le ministre, c'est si vous comptez continuer à lui refuser d'en avoir.

En effet, cette disposition, si elle était partagée par M. le directeur de l'aéronautique, aurait une portée toute spéciale.

Comment, voici une arme pour laquelle le ministre de la guerre constate la nécessité de créer une direction dans son ministère, afin d'en assurer l'indépendance par rapport aux autres armes ; et celui qui occupera le premier cette situation « de chef responsable de la nouvelle arme, de directeur général le budget et donnant l'impulsion générale à toutes les branches du service », accepterait de n'avoir aucun officier sous ses ordres, appartenant à l'arme à la tête de laquelle il se trouve ? Ainsi vous empêcheriez cette arme d'avoir jamais des chefs à elle ? Vous la condamneriez à se contenter des officiers que lui abandonneraient passagèrement les autres armes ?

C'est l'histoire, je le sais bien, de toutes les armes nouvelles pour lesquelles on ne peut arriver à concevoir la nécessité d'une vie propre.

Mais c'est une erreur, sachez-le bien, qu'il serait dangereux de prolonger trop longtemps, alors que les autres peuples aperçoivent la vérité.

Et ne croyez pas, monsieur le ministre, que ces officiers aviateurs — quand vous les aurez — ne doivent pas, à mon avis, faire de stage dans d'autres armes. Je considère au contraire la chose comme indispensable pour tous les officiers qui veulent arriver à de hautes situations de commandement ; ce stage est plus utile pour l'aéronautique que pour toute autre arme, car il permettra à l'officier de se rendre compte de l'emploi qu'en pourront faire les autres armes. Ce que je demande, c'est qu'on fasse pour l'aéronautique ce qu'on fait pour toutes les autres armes, simplement.

Je sais bien qu'il y a, pour arriver à cette conception, une autre difficulté. C'est M. de Tréveneuc qui me l'a opposée à la dernière séance, et si je ne lui ai pas répondu à ce moment, c'est que j'avais l'intention de le faire le moment venu.

M. de Tréveneuc m'a dit, je reprends ses propres paroles : « Avec votre système,

nous obtiendrons peut-être d'excellents pilotes, mais cela ne nous procurera pas de grands chefs. »

Comment ? Voici un jeune officier qui se trouve dans la possibilité non pas seulement de déployer son énergie, ses qualités physiques, de s'apercevoir que chaque fois qu'il aura fait quelque chose d'utile, il y aura à faire, après, quelque chose de plus difficile encore, mais qui, d'autre part, se trouve en présence d'une série de ces sciences dites sciences accessoires qui sont indispensables dans l'aviation, de toutes ces sciences correspondant à l'aréologie, à la météorologie, à l'aérodynamique et à tout ce champ immense qui est ouvert actuellement aux sciences expérimentales précisément du fait de l'aviation ; et cet officier a, d'autre part, à étudier, à classer, à comprendre non seulement toute une tactique nouvelle spéciale, se rapportant à l'aviation même, mais toutes les questions de modification de tactique qu'apporte à chacune des armes l'aérotation elle-même ; il a à toucher aux plus gros et aux plus lourds problèmes qui peuvent se présenter devant un chef militaire, et vous craignez que cela ne suffise pas à ce jeune homme ! Ah ! j'ai bien peur qu'un esprit réellement éclairé et élevé ne soit bien plutôt effrayé par la tâche qui lui est assignée. Mais si celui auquel vous faites allusion trouve la tâche insuffisante pour sa compétence, je le supplie alors d'aller ailleurs que dans l'aviation : c'est le plus grand service qu'il puisse rendre à celle-ci. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

M. le comte de Tréveneuc. Je vous demande bien pardon de vous interrompre, mon cher collègue. Je ne comprends pas très bien votre objection...

M. Emile Reymond. Je vous en prie.

M. le comte de Tréveneuc. D'après ce que vous avez paru dire l'autre jour — et c'est à quoi répondait mon interruption — il me semblait que vous désiriez que tous les aviateurs pussent faire toute leur carrière dans l'aviation et accéder par cette filière aux plus hauts grades. Je suis toujours très effrayé de voir s'acheminer vers les commandements les plus importants de l'armée des spécialistes qui pourront avoir été absorbés par le côté particulièrement intéressant de l'aviation, et qui ne nous donneront pas les grands chefs à esprit universellement étendu, ces conducteurs d'hommes que demande la guerre moderne.

Et, revenant en arrière, et me rappelant quelques souvenirs, il me serait facile d'évoquer certains avancements dont j'ai été témoin qui ont été dus à des spécialités. J'en citerai une entre beaucoup d'autres : les écuyers. Les écuyers de Saumur ont donné à la cavalerie un certain nombre d'avancements ultra-rapides qui nous ont dotés peut-être de praticiens très remarquables, des instructeurs d'équitation émérites, mais qui ne nous ont pas toujours fourni ces grands chefs de cavalerie que réclame essentiellement cette arme, qui nous donneront moins encore plus tard les grands chefs particulièrement nécessaires aux écrasantes unités stratégiques de la guerre moderne.

J'ai peur, si on entre dans l'ordre d'idées que j'ai cru reconnaître dans vos paroles, qu'on n'aboutisse, sur une échelle plus grande encore que par le passé, à un danger qui, actuellement, me semble déjà singulièrement préoccupant pour l'avenir de notre armée. (*Applaudissements à droite.*)

M. Emile Reymond. Je vous réponds, mon cher collègue, que si vous considérez réellement l'aviation comme une spécialité, c'est que je n'ai pas su — et je m'en

accuse — montrer en rien ce à quoi elle correspond. Car, non seulement elle n'est pas une spécialité, mais elle est une arme à laquelle s'attache toute une série de spécialités, l'aboutissant de toute une série de questions scientifiques du plus haut intérêt et je ne connais pas une arme qui soit obligée d'envisager un champ aussi large, aussi bien au point de vue scientifique qu'au point de vue tactique.

Et je réponds à ce que vous avez dit par ce que j'allais ajouter, à savoir que non seulement je ne demanderai pas qu'on ne puisse pas entrer dans l'aviation et en sortir ensuite, mais que c'est là, plus que dans toute autre arme, qu'on se trouvera en face de la nécessité d'envoyer ceux qui lui appartiennent faire de nombreux stages dans les armes diverses pour que non seulement ils en fassent la connaissance, mais qu'ils puissent se rendre compte de tout ce que chacune d'elles peut attendre de l'aviation.

M. le comte de Tréveneuc. Alors nous sommes d'accord, si vous ouvrez largement les cadres de l'aviation, si vous permettez d'y entrer et d'en sortir librement, si vous ne lui retirez pas le contact de la troupe, car c'est là-dessus que la question s'est posée. (*Très bien ! à droite.*)

Si vous ne retirez pas aux aviateurs le contact avec la troupe, si vous admettez que ces aviateurs puissent entrer à l'école de guerre et en sortir munis du brevet d'état-major, si vous ajoutez leur qualité d'aviateur à toutes les qualités qui sont caractéristiques d'un grand chef militaire, alors je suis d'accord avec vous : à des officiers, par ailleurs excellents, vous ajoutez encore une qualité de plus. A cela, j'applaudis de tout mon cœur. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. Clemenceau. M. Reymond l'avait déjà dit vendredi dernier.

M. Emile Reymond. Si nous sommes d'accord, je ne suis pas sûr que vous soyez d'accord avec le projet du Gouvernement.

M. Noulens, ministre de la guerre. Je vous répondrai.

M. Emile Reymond. La question est de savoir si, oui ou non, nous aurons un corps portant un uniforme, ayant son unité, et dans lequel on pourra faire sa carrière militaire. Actuellement, ce corps n'existe pas, cet uniforme n'existe pas ; l'aéronautique est tout simplement un groupement d'hommes qui ont été non pas demandés à toutes les armes, mais prêtés par toutes les armes.

Voulez-vous, tout en laissant la porte, encore une fois, largement ouverte à ceux qui veulent y entrer et à ceux qui veulent en sortir, pouvoir garder dans cette arme des hommes qui y feront leur carrière ? Laissez-moi vous dire — et si j'attire votre attention sur cette question, c'est qu'elle est d'importance capitale — ...

M. Clemenceau. Je crois bien !

M. Emile Reymond. ... que la grave erreur du début provient de ce que les officiers appartenant à différentes armes entraient dans l'aviation en disant : « J'entre provisoirement, mais je veux ensuite revenir dans mon arme ! » Or, actuellement, le mouvement a changé de sens.

J'ai reçu, au moment où j'allais monter à cette tribune, une lettre d'un officier, aviateur de la première heure, un de ceux qui, lorsque j'exposais la nécessité de constituer un corps de l'aéronautique, répondaient : « Je suis trop fier d'être cavalier, je resterai cavalier ! » Cet officier est complètement revenu sur sa façon de penser, et voici une phrase que je détache de sa lettre : « Quand nous serons considérés dans l'armée comme un corps d'élite, on se

disputera l'honneur de servir dans nos rangs. La difficulté est de créer cet esprit de corps. Actuellement on a trop l'impression que les officiers viennent en passant ramasser une croix ou des galons. C'est une juxtaposition d'individualités, ce n'est pas un corps d'officiers. Il faut arriver à fixer les bons, ceux qui sont des exemples et qui peuvent créer une tradition de bravoure et d'intégrité. » (*Très bien ! très bien !*)

Voilà quelle est maintenant l'opinion des officiers. Je ne veux pas insister, mais je crois que vous n'arriverez jamais à cette autonomie, indispensable dans l'aviation, si vous ne faites pas des officiers aviateurs un corps dans lequel on puisse poursuivre toute sa carrière militaire.

En temps de guerre, certes, l'aviation sera mise sous les ordres de chefs multiples, vous lui demanderez des rôles multiples, vous la ferez concourir avec des armes multiples; mais en temps de paix, faites-la au moins bénéficier de la faveur dont jouissent les autres armes, cette arme nouvelle vers laquelle doivent tendre tous nos efforts.

Et maintenant, monsieur le ministre, je vous cède la place. Je vous ai dit l'étendue du mal, je vous ai dit quelles forces vives nous possédions pour le guérir et permettre à l'aviation militaire française de rester la première du monde.

Je veux croire que, lorsque vous descendrez vous-même de la tribune, vous nous aurez donné l'impression réconfortante que vous êtes l'homme capable d'organiser ces forces, et d'atteindre ce but. (*Vifs applaudissements. — L'orateur, en regagnant sa place, reçoit les félicitations d'un grand nombre de ses collègues.*)

M. le président. La parole est à M. Caze-neuve pour développer son interpellation.

M. Cazeneuve. Je viens, messieurs, de mêler sans hésitation mes applaudissements aux vôtres. A la suite de cet exposé critique si magistral, si complet, si documenté, que nous attendions de la compétence et de l'expérience pratique de M. Emile Reymond, j'aurai à tenir un rôle beaucoup plus modeste. Je me garderai toutefois de rabaisser la question que je veux aborder à une simple question de clocher, de compétition entre telle ville et telle autre, de transport d'un centre d'aviation dans une ville au détriment d'une autre.

La question est plus haute. Les événements que je vais analyser mettent en évidence une incertitude et une indécision dans l'administration de la guerre, qui ne peuvent être que préjudiciables aux intérêts supérieurs de la défense nationale.

Après trois ans d'études par l'administration de la guerre, après des résolutions très fermes, on enlève brusquement à la région lyonnaise, à son aérodrome consacré par l'expérience, le centre d'aviation et l'école d'aviation militaire pour les transférer à Dijon.

Ce qui m'afflige dans cette détermination, c'est que ce transfert a été fait brusquement et, je le répète, après trois années d'études qui avaient paru aboutir à des résolutions fermes, et cela sans qu'on ait averti ni la ville de Lyon, ni le conseil général du Rhône, ni la commune de Bron, ni l'école nationale d'aviation, collectivement avec lesquelles le ministre de la guerre était en pourparlers. C'est un article du journal le *Matin*, sous la plume du député M. Girod, qui nous a appris les décisions du ministre !

Des raisons stratégiques, paraît-il, ont fait abandonner le projet primitif. Sans être compétent en la matière, il est permis de se demander comment il se fait que ces raisons stratégiques n'aient pas appar-

lumineuses, à l'administration de la guerre, dès la première heure.

Messieurs, à Bron, il y a un aérodrome qui remonte à plusieurs années, d'une centaine d'hectares, avec une mosaïque de prairies admirables pour les atterrissages, à 8 kilomètres de Lyon, sur un plateau adossé à un fort bétonné, qui a coûté fort cher, et qui permet aux soldats aviateurs d'être casernés.

Il y a là en même temps — tellement, au cours de ces pourparlers, l'administration de la guerre avait des intentions formelles — il y a sur cet aérodrome de Bron vingt-cinq hangars civils et militaires abritant quarante appareils. Dans un instant je vous dirai comment ces hangars militaires ont été construits à côté des hangars civils.

J'ajoute qu'en dix mois, sans une égratignure, 53 aviateurs civils ou militaires y ont été formés. Je n'invoquerai pas l'exemple de Pégoud qui a fait son éducation sur l'aérodrome de Bron. Je me contente, malgré l'habileté expérimentale de cet aviateur, à laquelle je rends hommage, de dire que de nombreux officiers aviateurs y ont été formés.

A Saint-Genis-Laval, d'autre part, à 8 kilomètres environ de Lyon, a été créé en 1874-1875 un observatoire astronomique et météorologique des plus importants pour lequel la ville de Lyon et l'Etat ont fait des sacrifices considérables. On y a installé tous les progrès de la télégraphie sans fil et il est en mesure d'avertir l'école d'aviation, le centre d'aviation de l'aérodrome de Bron du temps qu'il fera dans quelques heures, le lendemain ou le surlendemain. Un physicien météorologiste très distingué, M. Mascart, dirige cet observatoire, et doit lui faire rendre tout ce qu'en doit attendre une école d'aviation militaire.

Pendant deux ans et demi, la situation de cet aérodrome de Bron est apparue au ministère de la guerre comme particulièrement favorable : il y a dépensé 300,000 fr.

Toutes ces dépenses deviennent inutiles. Les projets qui semblaient définitivement arrêtés sont rayés d'un trait de plume. Pour quelles raisons ? Je l'ignore, mais je souhaite qu'on nous donne des raisons stratégiques et pratiques.

J'ai grand peur que les exemples et les faits invoqués par notre honorable collègue, M. Emile Reymond, ne soient corroborés par cet exemple qui met en relief des incertitudes préoccupantes, j'allais dire presque incohérentes, dans des services qui devraient être réglés avec une méthode impeccable.

Vous vous rappelez que le 29 mars 1912 intervint la loi qui organisait l'aéronautique militaire. Les deux décrets des 22 et 24 août 1912 sont promulgués quelque temps après; un arrêté ministériel du 22 août 1912 — qui n'a pas été pris, je crois, sans qu'on eût consulté toutes les compétences techniques — créait trois centres d'aviation avec sections : Versailles, Reims et Lyon.

Dès qu'on a décidé le choix de ces trois chefs-lieux, une dépêche ministérielle du 17 avril 1912 intervient. Le ministre engage des pourparlers officiels; le chef du génie à Lyon est chargé de conférer avec la ville de Lyon, avec le département du Rhône, avec la commune de Bron, avec l'école nationale d'aviation militaire.

L'Etat réclame environ 100 hectares de terrains qui seront nécessaires à l'aérodrome : ils y sont. L'Etat réclame 2 hectares donnés en nue-propriété pour construire ses hangars : on est prêt à y consentir. L'Etat demande la jouissance gratuite, sous certaines conditions, de l'aérodrome de Bron.

Ces quatre collectivités se sont empressées d'entrer en pourparlers avec les propriétaires des terrains pour faire des baux

de quarante-cinq ans que réclame l'Etat et ces baux ont été signés entre les propriétaires et l'école d'aviation.

Il était décidé, en outre, qu'une convention serait passée avec la ville de Lyon.

Des pourparlers spéciaux étaient engagés avec le département. Comme président du conseil général du Rhône, j'ai eu, à plusieurs reprises, la visite d'un commandant du génie auquel je répondis : Le département du Rhône est prêt à faire les sacrifices nécessaires, sans hésitation; que veut faire l'administration de la guerre ? Quels sacrifices demande-t-elle au département du Rhône, à la ville de Lyon et à l'école nationale d'aviation ? Avez-vous un plan ?

M. le préfet du Rhône était convaincu — et certes il devait être documenté par le ministère de la guerre — que ces pourparlers reposaient sur des intentions sérieuses, reposant elles-mêmes sur des raisons stratégiques indiscutables. Il nous présente un rapport dans la session d'août 1912 du conseil général.

L'honorable M. Gourd, député du Rhône, est spécialement chargé par ses collègues d'étudier à fond la question. M. Gourd, dans un rapport de 250 pages d'impression très documenté, riche d'arguments puisés aux meilleures sources, c'est-à-dire dans les publications militaires les plus autorisées, a apporté toutes les raisons stratégiques pour que Lyon, capitale de l'Est, centre militaire, centre de ravitaillement, soit aussi un centre d'aviation, appelé à jouer un rôle considérable du côté des Alpes.

Messieurs, je n'ai pas à développer ce thème. Je ne suis ni stratège ni tacticien. Ce qu'il y a de certain, c'est que les pourparlers en étaient à un point tel que M. Gourd n'eut pas de peine à enlever un vote de 2,500 fr. par an pendant quarante-cinq ans, ce qui représente 112,000 fr. pour le département du Rhône.

Les conclusions de mon honorable collègue méritent d'être rapportées. Les voici; elles sont catégoriques :

« Je vous ai dit les raisons pour lesquelles l'Etat avait, suivant moi, fixé à Bron un centre d'aviation ou d'aéronautique militaire et, à Lyon, le siège du troisième groupe. Je vous ai prouvé que c'était l'intérêt supérieur de la défense nationale qui avait déterminé le choix de l'Etat.

« Je vous ai montré que sa décision ne serait pas changée, et que vous ne pourriez, comme les autres intéressés, sans péril, refuser le concours financier qui vous est demandé comme à eux. Je vous ai fait apercevoir les services qu'en temps de guerre le centre d'aviation ou d'aéronautique militaire de Bron rendrait au département, et indiqué, par conséquent, qu'accorder son concours financier à l'Etat serait pour le département un acte d'équité et non pas seulement un geste élégant. Je ne vous ai pas moins fait sentir, j'espère, que, même si la décision prise par l'Etat ne procurait aucun avantage particulier au département, ce dernier aurait pourtant mauvaise grâce, dans les circonstances présentes, à ne pas apporter son concours à une œuvre de la plus grande importance pour la nation. »

Ainsi, messieurs, nous avons voté 112,000 francs à verser par annuités pendant quarante-cinq ans. Il fallait aboutir avec les autres collectivités. Sur l'invitation même du ministère de la guerre, nous nommons immédiatement, dans la session d'août 1912 — il y a dix-huit mois de cela — une commission mixte composée de trois conseillers généraux, de trois conseillers municipaux de la ville de Lyon, désignés par son maire, et comprenant enfin le maire de Bron.

Cette commission s'est réunie et le concours financier se trouvait être assuré par

dant quarante-cinq ans : la commune de Bron s'était engagée à verser 500 fr. par an, la ville de Lyon 7,000 fr., et le département 2,500 fr. ; enfin, le comité d'aviation se déclarait tout prêt à faire le solde.

Dans sa session extraordinaire de décembre 1912, le conseil général du Rhône ratifie absolument ce vote d'un concours financier.

Veut-on me permettre d'appeler l'attention sur un point qui paraît capital? Si tout à l'heure M. le ministre de la guerre vient arguer, pour expliquer cette décision brusque, que telle ou telle de ces collectivités ne s'était pas prononcée définitivement, qu'il n'y avait rien de signé, je serais obligé de protester.

Comment! vous venez de décréter, au ministère de la guerre, après étude faite par le général Roques, avec son collaborateur fort distingué le colonel Hirschauer, aujourd'hui général, qu'au point de vue stratégique, Lyon doit être un chef-lieu d'aviation, et puis aujourd'hui, vous changez tout cela!

Comment! demain, après avoir décidé, d'accord avec le conseil supérieur de la guerre, que sur tel ou tel point de la frontière italienne il faut créer un fort, vous serez arrêté, parce que sur tel ou tel point la commune, sur les terrains de laquelle doit s'édifier cet ouvrage de défense, ne sera pas parfaitement d'accord avec vous sur une question de détail? Est-ce que ces petites difficultés d'entente doivent porter atteinte à une conception de défense qui doit dominer toutes les tractations?

Voudriez-vous dire que c'est parce que la ville de Lyon n'avait pas encore voté — ce qu'elle allait assurément faire — que les pourparlers ont échoué?

Ce qu'il y a de plus extraordinaire dans l'attitude de l'administration de la guerre, attitude qui, je l'avoue, est tout à fait préoccupante, c'est que, pendant que nous donnions satisfaction aux desiderata de cette administration, que nous traitions avec les propriétaires des terrains pour faire des baux de quarante-cinq ans et que nous amenions toutes ces collectivités à faire un sacrifice de 12,000 fr. par an, qui devait être porté à 18,000 fr., c'est que, dis-je, l'administration de la guerre engageait des pourparlers avec l'école d'aviation de Bron pour acheter son aérodrome.

C'est le plus bel exemple que l'on puisse citer de l'incohérence dans la méthode, pour arriver à une entente définitive.

Puisque la ville de Lyon et le département du Rhône étaient les intermédiaires qualifiés, avec le préfet du Rhône, pour traiter avec l'administration de la guerre, pourquoi donc tout à coup, sans nous avertir, cette dernière, changeant d'attitude, vient-elle engager des pourparlers sur des bases toutes nouvelles avec l'école d'aviation de Bron?

Mais je passe condamnation.

Bref, l'école nationale d'aviation de Bron, dans ces nouveaux pourparlers, réclamait 400,000 fr. de son aérodrome. Ils n'ont pas cru faire une affaire, je vous l'assure, ceux qui s'étant réunis en société anonyme ont organisé cette école civile d'aviation, ces hommes qui, ou aviateurs ou amoureux du sport, aiment leur pays et qui ont pensé que s'il est utile, avant le service militaire, de créer des écoles de préparation militaire, former quelques aviateurs, futurs aviateurs militaires de demain, était une tâche noble dont on ne devait pas se désintéresser.

Vous n'avez qu'à regarder le bilan de la société : elle ne s'est pas enrichie. Cette société, cependant, qui a fait des sacrifices, pouvait bien discuter avec l'administration de la guerre le prix d'achat. Cette administration lui répond : « Non! C'est 300,000 fr. »

que j'offre. L'école nationale d'aviation, qui ne songe pas à faire une affaire, accepte.

J'ai là toute la correspondance échangée qui le prouve péremptoirement.

Voici la lettre d'abord de M. Berlot, administrateur délégué, du 3 avril 1912 — remarquez que voilà déjà bientôt deux ans de cela — puis la réponse du colonel Hirschauer indiquant qu'il venait d'écrire au général Roques pour le prier de saisir le maire de Lyon. Le 18 octobre 1912, lettre au colonel Estienne, commandant le centre d'aviation de Lyon, pour lui exposer les ressources admirables de l'aérodrome de Bron; puis une lettre au colonel Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique, lettre datée du 23 octobre 1912, pour lui donner des renseignements sur les appareils achetés par la société en vue de donner satisfaction à l'autorité militaire; le 5 novembre 1912, réponse du colonel Hirschauer, très encourageante. Toute la correspondance montre qu'il y avait là de la part de l'autorité militaire un acquiescement pressenti et motivé.

Je ne veux pas lire tous ces documents, car ce serait abuser de la patience du Sénat dont l'attention a été légitimement retenue par l'interpellation de mon honorable collègue; mais je tiens cependant à donner connaissance d'une lettre officielle du 8 novembre 1912, remontant par conséquent à plus d'un an.

« Le capitaine Carlin, commandant le centre d'aviation de Lyon et d'Ambérieu :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'autorité militaire attend un certain nombre de hangars semi-permanents et constructions démontables pour bureaux et ateliers. D'accord avec M. Cheuret, directeur de l'école, j'ai fait jalonner leur emplacement. Afin de régulariser la situation et de couvrir cette occupation pour l'avenir, je vous demanderais, monsieur le directeur, de bien vouloir fixer dans quelles conditions exactes les hangars pourront être édifiés sur le terrain de Bron, aux emplacements choisis par M. Cheuret et moi.

« Il y aurait lieu, sur la demande du lieutenant-colonel Estienne, commandant le 3^e groupe aéronautique, d'établir, au nom de la société de l'école nationale d'aviation, un engagement permettant à l'autorité militaire la disposition de la bande de terrain en question, dans les mêmes conditions que la société dispose de l'aérodrome entier. »

L'école d'aviation a répondu à cette lettre par une entrevue où l'entente verbale s'est faite; à la suite de cette entente, les hangars ont été construits, l'armée prenant possession de l'aérodrome.

Le 15 janvier 1913, le colonel Estienne fait une proposition d'achat de l'aérodrome. L'accord fut fait plus tard pour la somme de 300,000 fr. Bien plus, la commission de l'aéronautique militaire de la Chambre des députés a été mise au courant de tous ces pourparlers de la guerre avec l'école nationale d'aviation. J'ajoute que la commission parlementaire de l'aéronautique paraissait également d'accord avec le ministère de la guerre sur le choix de l'aérodrome de Bron et la nécessité de l'organisation de ce centre d'aviation. Tout le monde est consentant.

L'Etat s'installe; il apporte ses avions, ses tracteurs; il fait des constructions, des hangars, établit des clôtures, des pistes, fait des dépenses considérables et amène ses troupes.

Messieurs, on viendra nous dire tout à l'heure : Mais ces ateliers sont démontables.

C'est là une profonde erreur. Il ne faudra pas qu'on prétende qu'il en est de ces hangars comme des casse-têtes chinois qui se démontent et se remontent.

Je tiens, monsieur le ministre, à apporter des affirmations prouvées.

Lorsque l'honorable commissaire du Gouvernement me disait, l'autre jour, dans une conversation particulière, qu'il m'excusera de citer à la tribune, que tous ces hangars seront démontés et transportés, je me permettais de répondre que c'est impossible, pour quelques-uns du moins. De là, des dépenses fâcheuses, sans profit aucun.

Il existe, en ce moment, quatre hangars, dont trois métalliques, de grandes dimensions. Deux sont indémontables, en bois et métal : ce sont les Farcot. Il y a un Pelletier bétonné et un Villars bétonné qui est un hangar-atelier. Ces hangars ne peuvent évidemment pas être transportés à Dijon. La dépense de ces hangars a atteint une somme élevée. On est forcé de les abandonner. Est-ce là de la bonne administration?

Je me permettrai de dire qu'une fois de plus on voit ici, ce qui est extrêmement regrettable, l'incertitude qui règne rue Saint-Dominique. Il ne m'a pas échappé, monsieur le ministre, qu'il y a à quelque temps, à la Chambre des députés, votre honorable prédécesseur, que je ne veux pas incriminer dans l'espèce, parce qu'il y avait derrière lui les bureaux de la guerre, responsables en fait, apportait, sur le bureau de la Chambre, chaque jour, une série de programmes de dépenses dont le total s'élevait à 1,503 millions. Alors, M. Caillaux, le ministre actuel, d'interrompre et de dire : « Mais enfin, tous les jours, c'est un programme nouveau! Comment ce programme, une bonne fois, n'est-il pas arrêté? »

Et l'on a vu ce programme de 1 milliard 503 millions s'effriter, s'évanouir partiellement, comme ces apparitions de féerie qui disparaissent à travers les planchers.

Messieurs, je vous le demande, la hâte de mettre notre défense nationale à la hauteur des nécessités présentes est-elle une excuse pour apporter des projets qu'on abandonne ensuite?

Il semble qu'on peut prendre le temps de réfléchir, pour ne pas ériger en système les variations et les tergiversations dans les programmes de défense, ce qui est troublant pour le pays, qui suit attentivement les actes de la rue Saint-Dominique.

On ne peut se résigner aux gaspillages inséparables des œuvres édifiées, puis détruites; les pertes d'argent se compliquent facilement de pertes de temps extrêmement regrettables.

Il me reste un grief légitime à formuler.

Je suis de ceux qui estiment que l'armée a été justement appelée la grande muette. C'est une façon imagée de dire que la discipline, le silence dans le rang, et à tous les degrés de la hiérarchie, s'impose. Mais, quand le mutisme gagne même les bureaux de la guerre, je dis que c'est là, peut-être, une infirmité. Ni le conseil général du Rhône, ni la ville de Lyon, ni l'école nationale d'aviation, ni moi-même, comme président du conseil général, n'avons reçu, du ministère de la guerre, une réponse aux lettres que nous lui avions adressées, et au vœu formulé par le conseil général du Rhône.

Il est vrai que l'éminent directeur de l'aviation, auprès duquel nous nous sommes rendus, nous a reçus avec une amabilité charmante, et nous a donné de vive voix la réponse et les explications que nous attendions depuis longtemps à Lyon.

Nous avons, enfin, appris les raisons des changements apportés dans les dispositions du ministre de la guerre.

Ce sont des raisons stratégiques qui nous ont profondément surpris, les représentants du Rhône au Parlement et moi-même. Je ne les discuterai pas.

Il paraîtrait que Dijon est préférable à Lyon. Il y aurait urgence d'organiser Dijon; avec

ces crédits dont on dispose il faut aller au plus pressé. C'est là la thèse qui nous a été exposée. Pourquoi et comment cette découverte tardive ?

De plus, dans l'état actuel des moteurs d'aéroplanes, on ne peut pas être assuré d'un bon fonctionnement dépassant, sans accident, trois ou quatre heures. Il est indispensable, donc, de se rapprocher de la frontière que l'on a la prétention de défendre d'une façon complète.

Mais, en admettant, même, le bien-fondé de la thèse nouvelle du ministère, comment cette thèse n'a-t-elle pas été soutenue il y a deux ans ? Le vote de la loi de trois ans était-il nécessaire pour vous éclairer, messieurs, sur la nécessité d'installer un centre à Dijon plutôt qu'à Lyon ?

J'abandonne donc le centre d'aviation, puisqu'il faut l'abandonner, ce qui est surprenant.

Mais pourquoi supprimer notre école d'aviation militaire ? Au moins, conservez à Bron les escadrilles d'instruction, monsieur le ministre.

Vous dites que l'on en a fait une à Pau. Je tiens à invoquer ici un témoignage authentique. Il y a quelques jours, vendredi dernier, profitant de ce que l'interpellation n'était pas terminée, j'ai causé, assez longuement, de cette question, avec le directeur de l'école nationale d'aviation de Bron, M. Chéret, qui ne m'a caché les déficiences de la région de Pau pour une école d'aviation. C'est une région accidentée, dangereuse pour l'atterrissage ; l'expérience l'a malheureusement prouvé.

La situation géographique de l'aérodrome de Pau est-elle bien favorable pour la défense du Sud-Est ? Je vous le donne à penser.

Pourquoi ne pas laisser à l'aérodrome de Bron les escadrilles d'instruction, où elles fonctionnent actuellement, où tout est organisé, avec des maîtres expérimentés et dans des conditions des plus satisfaisantes ? Telle est ma dernière question, par laquelle je termine.

Messieurs, j'ai déposé un ordre du jour dans ce sens, qui n'est pas un ordre du jour de blâme mais un simple ordre du jour motivé par des raisons d'économie, par des raisons techniques, par des raisons locales qui s'imposent dans notre centre lyonnais, foyer de ressources incomparables.

Mon collègue et ami M. Herriot vous dira, sans doute, tout à l'heure, qu'il partage nos préoccupations et s'associe au vœu que je forme en faveur de notre aérodrome.

Dans cette intervention, je n'ai eu qu'un souci, la préoccupation des intérêts supérieurs de la défense nationale. L'honorable ministre voudra bien le reconnaître, et j'espère qu'il nous donnera, après étude approfondie, la plus entière satisfaction. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. La parole est à M. Maxime Lecomte.

M. Maxime Lecomte. Messieurs, notre pays n'a jamais marchandé les sacrifices demandés par la défense nationale. Il a été admirable de constance et de dévouement.

Répondant à ces sentiments, ses représentants, de leur côté, ont toujours voté ce qu'a réclamé l'administration de la guerre, dans l'intérêt sacré de la défense de la patrie.

Mais jamais, jusqu'ici, le Parlement n'a pu instituer un contrôle efficace ; jamais il n'a pu établir les responsabilités ; jamais il n'a pu édicter les sanctions de ces responsabilités.

M. Le Cour Grandmaison. C'est le régime, cela !

M. Maxime Lecomte. Qu'elle soit imputable au régime ou non, c'est une situation

déplorable à laquelle il faudra, quel que soit le régime, mettre fin.

Pour l'aéronautique militaire, nous voulons espérer que l'organisation nouvelle, que cette autonomie ébauchée par la création d'une direction de l'arme nouvelle, réparera les fautes commises et n'en engendrera pas de nouvelles. Les tergiversations et les retards qui se sont constamment produits ont eu l'influence la plus fâcheuse — nous le savons complètement, aujourd'hui, — sur l'essor de l'aéronautique ; et nous ne pouvons pas oublier que, dès le début, la France s'était hardiment placée au premier rang. Ces errements déconcertants, sans parler de choses plus graves, ont découragé l'initiative privée ; ils ont menacé de briser, dans le présent, et peut-être pour l'avenir, un magnifique élan patriotique. J'en ai des exemples pour ma région.

Je n'en citerai qu'un seul : l'arrondissement d'Avesnes, dont j'ai eu l'honneur de représenter, comme député, une des circonscriptions, a été l'un des premiers à adhérer à la souscription nationale, par un comité comprenant les représentants de tous les journaux, quelles que fussent leurs opinions, de cet arrondissement.

La souscription ainsi organisée a produit 58,000 fr., de sorte que l'arrondissement a pu offrir à l'armée deux avions : le *Malplaquet* et le *Wattignies* ; l'un, portant le nom d'une glorieuse défaite et l'autre, d'une mémorable victoire.

Il restait encore environ 28,500 fr. ; cette somme, d'accord avec le ministère de la guerre qui, lui-même, avait arrêté les bases d'une convention avec la municipalité d'Avesnes, au mois de mai 1913, était consacrée à l'établissement, à Avesnes, d'une halte d'atterrissage, alors considérée comme indispensable — nous avons, sur ce point, des documents probants — par l'autorité militaire.

Dans ces conditions, la somme de 28,422 francs fut versée à l'État, par le comité, en avril 1913.

Neuf mois se sont écoulés. Il n'a rien été fait à Avesnes. De sorte que des journaux dont le loyalisme et le patriotisme sont, hors de doute, en sont venus à dire et à répéter : « Monsieur le ministre de la guerre, qu'avez-vous fait de notre argent ? »

Il est à remarquer, messieurs, que si la souscription nationale avait produit, dans l'ensemble du pays, une somme proportionnelle à celle qui a été recueillie dans le seul arrondissement d'Avesne, ce n'est pas 2,800,000 fr. qu'elle aurait donnés, mais bien 11 millions.

Une question plus grave nous inquiète ; elle a été traitée, tout à l'heure, par notre honorable collègue M. Emile Reymond ; par conséquent, je serai très bref sur ce point capital. Il entre dans le projet de la nouvelle direction, d'après ce qui nous en est revenu, de constituer deux centres d'aviation et d'aérostation : Dijon et Reims.

Alors, nous demandons, et M. Reymond s'est demandé, dans son beau discours que nous avons si justement applaudi tout à l'heure, quelle influence cette concentration aura sur le sort des centres actuels. Est-ce leur destruction ? Est-ce leur abandon ? Ou bien, en fera-t-on des annexes, des centres d'application et de manœuvre, comme a dit M. Reymond, des camps d'instruction ?

Ce parti semble le plus raisonnable et, en tout cas, il est imposé, à mon sens, par les nécessités de la défense nationale. En effet, en cas de péril de guerre, on sera bien obligé de « déconcentrer » ces deux centres de Reims et de Dijon : pourquoi ? Parce que, si l'on ne déconcentrait pas ces deux corps d'armée aérienne en temps de guerre, immédiatement, on courrait les risques d'une destruction totale, d'un Trafalgar aérien.

Nos avions et nos dirigeables seront en

campagne ; les terrains d'atterrissage et les centres d'aviation leur seront, pour employer le mot de l'autorité militaire, indispensables, non seulement pour y trouver un abri et pour y faire étape, mais pour s'y ravitailler et pour effectuer les réparations.

Il ne faut pas, évidemment, messieurs, qu'ils soient désorganisés en temps de paix et abandonnés. S'il en était ainsi, dans quelque temps on serait obligé de considérer l'énormité de la faute commise et de refaire à grands frais tout ce qui aurait été délaissé.

Nous avons eu, messieurs, plusieurs exemples, notamment dans notre région, de ces fluctuations, de ces « incohérences », de ces décisions successives et contradictoires de l'administration de la guerre. Ainsi, la place du Quesnoy, sentinelle à l'orée de la grande forêt Mormal, dont le rôle peut être considérable en cas de guerre, a été déclassée à une certaine époque ; or, plus tard, elle a été reclassée à grands frais, puis, plus tard encore, elle a été de nouveau déclassée.

Il est nécessaire de faire des observations particulières sur le centre d'aviation de Maubeuge, à cause de l'importance de son camp retranché, où il y a nécessité évidente d'entretenir tout au moins une escadrille et de conserver aussi ce qui serait indispensable pour le séjour d'un ou deux dirigeables.

Vous me permettez, messieurs, d'évoquer ici quelques souvenirs historiques ; je le ferai brièvement.

En octobre 1793, la bataille de Wattignies, où se sont illustrés Lazare Carnot, Jourdan et Duquesnoy, a amené le déblocus de la place de Maubeuge par les Autrichiens et arrêté l'invasion.

L'année suivante, en 1794, Maubeuge a été « le berceau de l'aéronautique militaire ». C'est là que l'illustre savant Guyton de Morveau a amené, en avril, le corps d'aérostiers militaires dont, sur son initiative, le comité de salut public avait décidé la création.

Ce document historique, ce berceau de l'aéronautique militaire, il faut en parler, parce que cela nous donne une leçon, cela montre combien la Convention et le comité de salut public ont vu clairement ce qu'il fallait faire, car on a créé alors un corps d'aérostiers autonome, ayant son uniforme, et qui avait à sa tête l'intrépide Coutel, un vrai précurseur. Le ballon destiné à observer les mouvements de l'ennemi fut construit et mis en état de servir dans les jardins du collège de Maubeuge, et, le 2 juin 1794, ce ballon, portant dans sa nacelle Guyton et Coutel, fut essayé non loin des forts de la ville, et, tandis que le canon tonnait, que les habitants de la garnison poussaient des cris d'admiration, les Autrichiens, à chaque ascension, tiraient sur le ballon sans jamais l'atteindre.

Quinze jours avant Fleurus, le ballon fut conduit à Charleroi, et on sait quel rôle important les observations de Coutel ont joué pour assurer le gain de cette bataille de Fleurus, qui nous donna tout simplement la conquête de la Belgique.

A cent vingt ans de distance, Maubeuge, devenue puissant camp retranché, a été pourvue d'un centre d'aviation et d'aérostation. Le coût a été plus important que vous ne pourriez le supposer : il a atteint presque un demi-million, 386,000 fr., sans compter les frais d'installation et le matériel des ateliers ; et cela n'est pas une entreprise particulière, mais une entreprise d'État.

Si je passe aux environs, je vois que la ville voisine, Valenciennes, a dépensé près de 200,000 fr. pour l'aéronautique militaire. Je dirai tout à l'heure quelques mots de ce qui s'est passé pour Douai.

Ces installations ont été les premières, et

ont produit, dès le début de l'aviation, tant d'heureux résultats qu'elles ne peuvent pas être abandonnées. Elles sont, je le répète, indispensables à la défense nationale, et la chose a été reconnue pour le terrain d'atterrissage d'Avesnes comme pour le reste.

Vous savez que les Allemands ont échelonné leurs postes aéronautiques tout le long de la frontière française. Il est donc indispensable de leur répondre par une organisation analogue.

Notre honorable collègue M. Reymond a développé ici l'opinion qui réserve aux centres d'aviation actuels une utilisation importante et permanente, dans l'intérêt de la défense nationale. Il a condensé sa pensée à la page 9 de l'avis qu'il a présenté au nom de la commission de l'armée, le 26 décembre dernier :

« Il faut qu'il soit bien entendu que les manœuvres individuelles ou groupées des avions doivent se faire régulièrement, non dans le voisinage de la ville où leur régime est en garnison, mais dans tout le territoire français où leur présence a chance d'être utile en temps de guerre. »

Il a ajouté :

« Il n'est pas une parcelle de la région de l'Est que les aviateurs militaires ne doivent connaître et reconnaître. »

J'ai le droit de dire que ce qui est vrai de la région de l'Est l'est aussi de la région du Nord. Il faut que vous sachiez que le service des renseignements de nos voisins de l'Est est admirablement fait sur notre frontière, particulièrement depuis Hirson jusqu'à Montmédy. Non seulement ils connaissent la topographie de cette région, mais ils en pratiquent les chemins et même les sentiers et ils savent l'emplacement des fermes isolées. De notre côté, nous ne sommes plus hypnotisés par la trouée des Vosges. Nous veillons comme il convient sur cette frontière, mais nous n'ignorons plus ni la trouée de Stenay ni celle de Chimay.

Les écrivains militaires qui font autorité considèrent notre frontière Nord-Est comme de première ligne, encore pour bien des années, et cela est vrai au moins jusqu'à Orchies, c'est-à-dire au nord de Douai.

D'accord avec mon collègue M. Paul Hayez et parlant en son nom comme au mien, je dois dire maintenant quelques mots de Douai et du centre d'aérostation de la Brayelle, qui est depuis longtemps célèbre dans les fastes de l'aéronautique. Ce sont de vastes hangars, des ateliers, des logements qui ont été établis par l'autorité militaire et qui ont coûté des sommes considérables, que M. le commissaire du Gouvernement pourra vous chiffrer.

Douai est tête de nombreuses lignes de chemins de fer. Il est, à vol d'oiseau, à 35 kilomètres de Valenciennes, à 70 kilomètres de Maubeuge, à 80 kilomètres d'Hirson, à 110 kilomètres de Chimay. Sa situation est toute indiquée pour des manœuvres d'aviateurs. Je dois ajouter que la région se prête admirablement à leurs évolutions, avec les moindres risques d'accident.

Il me paraît certain qu'il était d'un intérêt considérable que nos aviateurs connussent cette frontière dans ses moindres détails, comme l'honorable M. Reymond le disait pour une autre frontière, en même temps qu'il pensait à la nôtre. Il faut qu'ils puissent s'y reconnaître aisément et même s'y diriger en toute liberté sans avoir besoin de consulter les cartes.

Notre grand état-major, sans faire connaître ses dispositions, bien entendu, s'est certainement décidé d'après ce qui a été fait par l'envahisseur éventuel.

Vous n'êtes pas, mes chers collègues, sans vous souvenir de ce qui a été dit à la Chambre des députés, lors de la discussion de la loi de trois ans, notamment par

par M. Georges Leygues, qui a parlé de la région de l'Est.

Le point de départ de l'invasion est inscrit sur le terrain, et si, à une certaine époque, on a pu croire à un ensemble de démonstrations ayant pour but de nous amener à disséminer nos forces, on est obligé de penser qu'on ne fait pas de dissimulation et qu'on ne cherche pas à donner le change à l'adversaire, en faisant des lignes ferrées, de vastes halls, des quais d'embarquement à grand développement, en un mot des travaux qui coûtent des millions et des millions.

Ma conclusion, messieurs, c'est que, pour la nouvelle arme comme pour les autres, il faut que nous soyons constamment prêts et entraînés, et, par conséquent, il ne faut pas lâcher la proie pour l'ombre et abandonner, désorganiser tout ce qui a été fait à grands frais et dans le véritable intérêt de la défense nationale. (*Applaudissements.*)

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

M. Guillaume Poulle. Messieurs, avec tout le Sénat, j'ai applaudi tout à l'heure le discours éloquent et décisif dans sa précision et dans sa documentation de notre collègue M. Reymond, discours qui, à certains moments et très justement, a pris les allures d'un véritable réquisitoire.

Notre distingué collègue M. Reymond, qui est monté souvent à cette tribune, depuis plusieurs années, pour y signaler les lacunes et les défauts de notre organisation aéronautique, était mieux placé que n'importe lequel d'entre nous pour souligner ici, à cette séance comme dans la dernière, que, malgré les observations qu'il avait présentées, il avait fait un peu comme celui dont la voix, criant dans le désert, se trouve réduite, n'ayant rien obtenu, à prédire les désastres et à annoncer les catastrophes. (*Sourires approbatifs.*)

Messieurs, nous sommes en présence de cette situation, malgré les millions prodigués, malgré les nombreuses vies humaines sacrifiées, malgré cette admirable floraison de dévouement et d'énergie qui est due à nos aviateurs militaires. (*Très bien! très bien!*)

Ce que je voudrais, c'est ajouter une sorte de document vécu à tous ceux qu'a indiqués notre collègue M. Reymond, en vous parlant de l'histoire véritablement lamentable d'un avion qui avait été le résultat d'une souscription de généreux patriotes du département que j'ai l'honneur de représenter au Sénat.

Messieurs, il faut reconnaître que la situation de notre aéronautique est véritablement pitoyable.

En ce qui concerne les dirigeables, nous ne sommes qu'en présence d'une simple apparence ; nous n'avons pas le nombre et nous n'avons même pas, pour suppléer au nombre, des appareils perfectionnés, nous n'avons pas la qualité ; et vous me permettrez bien d'ajouter que nous sommes parfois en présence d'actes de véritable ingratitude, et de véritable inhumanité.

On a parlé d'un de nos dirigeables qui porte le nom d'un Poitevin, l'adjudant Réau, qui, avec quelques-uns de ses camarades, périt dans le terrible accident du dirigeable *République*.

Messieurs, il y avait une femme, il y avait des enfants devenus orphelins ; on a donné un bureau de tabac à la veuve, de façon à lui permettre d'élever ses enfants ; mais il y avait également le père de l'adjudant Réau : c'était un ancien ouvrier de la manufacture d'armes de Châtellerault ; il est âgé, il est infirme, il est sans fortune, sans ressources. Sous prétexte qu'un membre de cette famille si éprouvée a déjà obtenu satisfaction, le père de l'adjudant Réau a vainement, depuis plusieurs années, sol-

licité le bureau de tabac qui lui aurait permis de vivre. Il n'a, à l'heure actuelle, que le plaisir de voir le dirigeable militaire *Adjudant-Réau* lui rappeler l'accident dans lequel son fils a trouvé une mort glorieuse, celle du soldat, et lui rappeler, en même temps, peut-être le souvenir de l'impéritie des hommes, mais certainement celui de leur ingratitude.

Je profite de l'occasion qui s'offre à moi et qui me permettra peut-être d'être mieux entendu, pour dire qu'il y a quelque chose à faire en faveur de ce malheureux père, dont l'adjudant Réau était le seul soutien ; cet homme, qui est dans la misère, ne devrait point avoir besoin que je fusse à cette tribune pour avoir une chance de plus d'obtenir justice et de bénéficier efficacement de la bienveillance et de la commiseration des pouvoirs publics. (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, en ce qui concerne les avions, la situation est peut-être meilleure qu'en ce qui concerne les dirigeables.

Mais l'absence de méthode dont a parlé M. Reymond n'est que trop réelle ; nous avons pu, en suivant son argumentation, constater tout ce qu'il y avait de juste dans les observations présentées par lui avec tant d'éloquence et de précision.

L'histoire de l'avion *la Vienne* viendra constituer un document supplémentaire aux faits qu'il a signalés.

Messieurs, on ne peut point dire que les faits déjà signalés étaient ignorés de l'administration de la guerre.

Dans le rapport si intéressant que notre collègue M. Milliès-Lacroix présentait avec autant de science que de conscience, à l'occasion du budget de 1913, toute une série d'indications utiles étaient déjà fournies.

Notre collègue M. Milliès-Lacroix avait notamment appelé l'attention du Sénat sur les conditions dans lesquelles se faisaient, pour le compte du ministre de la guerre, par l'industrie privée, les grosses réparations dont pouvaient avoir besoin nos avions militaires.

A la page 205 du rapport, il indiquait notamment ce fait que la réparation d'un seul appareil avait coûté près de 12,000 fr., non compris le moteur. A Versailles, on a dépensé, disait-il encore, 854,955 fr. pour 115 appareils, soit, en moyenne, plus de 6,400 fr. par appareil. A Reims, le montant des réparations a atteint 213,400 fr. pour 46 appareils.

Il ajoutait qu'il y aurait eu tout intérêt à effectuer le plus possible les réparations en régie dans les ateliers des centres créés pour cet objet.

Il y avait, dans les indications qui étaient ainsi données par notre collègue quelque chose de peu satisfaisant au point de vue d'une bonne administration.

M. Le Cour Grandmaison. Avaient-ils au moins vraiment volé, ces appareils ?

M. Guillaume Poulle. M. Milliès-Lacroix indiquait également — et cela, peut-être, va vous donner satisfaction, mon cher collègue — que, malgré ces réparations si coûteuses, la longévité des avions était médiocre.

Et il disait dans son rapport :

« On a méconnu la question de conservation du matériel. Il y a eu certainement abus dans l'emploi d'appareils nouvellement reçus au service des centres-écoles. »

« On se souvient que le nombre d'avions existant au 1^{er} janvier 1912 était de... 208 Si l'on y ajoute les 286 acquis au cours de l'année..... 286

« On a un total de..... 494

« Sur ce nombre il restait, au 1^{er} février

1913, 399 appareils, dont 29 étaient portés comme étant à réformer..... 29
 en outre, 112 servaient à l'instruction dans les centres-écoles..... 112
 49 étaient en dépôt, sans affectation... 49
 52 en réserve provisoire..... 52
 121 avions d'armée étaient affectés à des aviateurs déterminés..... 121
 66 servent pour les épreuves du brevet militaire..... 66

« Soit au total..... 399 »

« Sur ce nombre on considère que 258 avions pourraient être utilisés en temps de guerre. La consommation des avions a donc été de 124. D'où il résulte que, malgré l'importance des grosses réparations signalées plus haut, nous sommes loin des prévisions primitives quant à la longévité des avions que l'on avait estimée pouvoir atteindre deux ans. »

Ce déchet est vraiment énorme et déconcertant, si on le rapproche des dépenses nécessitées par les grosses réparations de nos avions.

En ce qui concerne les hangars, permettez-moi de vous présenter quelques observations. C'est sur ce point précisément que notre honorable collègue M. Reymond, comme déjà l'avait fait M. Millès-Lacroix dans le rapport auquel j'ai déjà fait les emprunts qui précèdent, disait qu'il y avait lieu d'attirer l'attention du Sénat. Il le faisait dans les termes suivants :

« Le service a dû recourir, comme moyen de fortune, aux installations provisoires. La conception était juste; car il est certain qu'on n'avait pas le temps d'attendre que fussent construites les installations définitives. Il fallait aller vite. Mais cela ne devait pas dispenser d'aller bien. Or, l'on est allé un peu à tort et à travers. »

Nous avons visité plusieurs centres en voie de création, notamment dans les camps d'instruction, et nous avons constaté un manque d'unité dans le choix des types de hangars. A Châlons, nous avons relevé autant de types que de hangars. On dirait une collection d'échantillons, avec cette particularité que les plus récemment construits sont les plus imparfaits. L'on avait cependant fait suffisamment d'expériences, depuis que le service use d'installations provisoires, pour s'arrêter à un type déterminé, soit même pour le créer. »

Voici, messieurs, un fait que m'a signalé notre honorable collègue M. Millès-Lacroix et qu'il m'a autorisé à indiquer au Sénat : au cours d'un des voyages qu'il fit dans les places fortes de l'Est, il se trouva un jour dans l'une d'entre elles où était établi un camp d'aviation; des ouvriers étaient en train de construire des hangars; il s'approche, il admire les conditions dans lesquelles cette construction est poursuivie, il constate que les matériaux sont de premier ordre; il demande aux ouvriers qui étaient là combien de temps ces hangars pourraient durer étant donné la bonne qualité des matériaux employés. Cela pourra durer cinquante ans, répondit un des ouvriers, qui ajouta, à la grande stupéfaction de notre collègue, que tout cela n'était que provisoire, et qu'on venait de mettre en adjudication les travaux des hangars définitifs.

Notre collègue ne manqua pas, aussitôt son voyage terminé, de se rendre au ministère de la guerre, — c'était avant votre arrivée aux affaires, monsieur le ministre de la guerre, — et il demanda s'il était exact qu'on dut substituer à des hangars dits provisoires, mais qui pouvaient durer cinquante ans, des hangars définitifs, mais très coûteux. On lui répondit que le fait était exact, que l'adjudication avait eu lieu et qu'elle était définitive. (*Mouvements divers.*)

C'est là, messieurs, un fait qui, s'ajoutant à tous ceux qu'énumérât tout à l'heure

notre collègue M. Reymond, prouve que l'absence d'organisation que révèlent de semblables faits n'est que trop certaine.

M. Le Cour Grandmaison. Elle révèle aussi le plus détestable des gaspillages.

M. Guillaume Poule. Oui, le gaspillage est, comme vous le dites, manifeste, et c'est là une méthode déplorable qu'il est absolument indispensable de changer.

Messieurs, voulez-vous avoir quelques renseignements qui pourront encore s'ajouter utilement à ceux qui vous ont été indiqués tout-à-l'heure ?

M. Flaissières. Jetez toujours, mais la cour est pleine !

M. Guillaume Poule. Certes ! Mais je crois que plus il y aura de ces documents, plus, peut-être, nous aurons frappé à l'endroit utile pour que demain ne ressemble pas à aujourd'hui...

M. Fabien Cesbron. Ne vous bercez pas de cette illusion !

M. Guillaume Poule. Je veux, mon cher collègue, avoir cette espérance ! Après des débats comme ceux-ci, il n'est pas possible que rien ne soit modifié. Il faudrait désespérer de tout, même du régime parlementaire, si les faits qu'on a signalés, à plusieurs reprises, à des intervalles éloignés, devaient se reproduire, si ce désordre devait rester la règle, si nous devons nous trouver demain encore en face des mêmes errements, du même désordre, de la même absence d'organisation et de méthode.

M. le comte de Tréveneuc. C'est l'irresponsabilité !

M. Guillaume Poule. Non ! il ne faut pas que ce soit l'irresponsabilité. (*Très bien ! très bien !*)

Voulez-vous me permettre maintenant de vous indiquer quelques faits qui, ceux-là, concerneront le personnel de notre organisation aéronautique. Je ferai comme notre collègue M. Reymond, je n'indiquerai aucun nom : je tiendrai cependant ces noms à la disposition de M. le ministre de la guerre s'il le désire.

Je ne veux pas revenir sur ce qu'on a déjà dit très justement, à savoir que, peut-être, s'il n'y avait dans l'aviation que des hommes connaissant l'aviation (*Sourires.*) les choses n'en iraient peut-être pas plus mal; mais, en ce qui concerne notamment les mécaniciens et les pilotes, je tiens à souligner à la tribune cette indication que les mécaniciens et les pilotes sont surtout occupés, à l'heure actuelle, à effectuer des manœuvres, à passer des revues qui pourraient convenir à des troupes d'infanterie, mais dont l'utilité n'apparaît plus quand il s'agit de mécaniciens ou de pilotes. C'est cependant ce qui se passe.

En ce qui concerne le recrutement de ce personnel, qu'il me soit permis de vous donner ce renseignement qu'un mécanicien de profession, homme par conséquent de véritable et complète expérience, qui demandera à entrer dans l'aviation avec sa qualité de mécanicien, recevra la réponse suivante : « Oui, si vous contractez un engagement de cinq ans. »

Par contre, alors que partait la classe 1913, à qui a-t-on permis d'entrer tout droit dans l'aviation ? C'est, je puis en apporter l'affirmation, à des jeunes gens qui étaient, les uns des cultivateurs, les autres des employés de magasin, les autres des musiciens (*Rires.*) ; alors que des mécaniciens de profession, comme ceux dont je parlais tout à l'heure, et même des jeunes gens employés dans des maisons de construction aéronautique n'ont pu obtenir ce bénéfice que, de plein droit, on accordait à des jeunes gens qui, nécessairement et no-

toirement, n'avaient aucune expérience. (*Mouvements divers.*)

En ce qui concerne les pilotes, voulez-vous me permettre, monsieur le ministre — je tiens les noms à votre disposition — de vous signaler certains faits peut-être encore plus navrants ?

Le mécanicien d'un homme très connu, mais dont je tairai le nom pour suivre l'exemple donné par M. Reymond, n'a pas pu obtenir encore, depuis qu'il est sous les drapeaux, d'être employé dans le service des mécaniciens.

M. Jénouvrier. Brindejone y est entré tout de même.

M. Guillaume Poule. Celui dont je parle est peut-être bien le mécanicien de celui dont vous parlez, mais il est tout simplement, à l'heure actuelle, employé dans un bureau.

Son sort n'est pas plus extraordinaire que celui de deux pilotes dont je tiens les noms à votre disposition, monsieur le ministre. L'un fut cuisinier au camp de Satory, et l'autre fut cuisinier à Reims. Ces hommes et d'autres qui auraient fait ou qui feraient d'excellents pilotes, sont affectés, comme secrétaires, aux sections d'habillement et de casernement.

Telle est la situation que je tenais à révéler. Elle est pitoyable...

M. le marquis de Kerouartz. C'est partout comme cela; c'est un principe.

M. Guillaume Poule. ... et ne peut certainement pas se prolonger; cela n'est pas admissible. C'est intolérable. (*Approbation sur un grand nombre de bancs.*)

Après avoir apporté devant vous, messieurs, ma petite moisson de faits — et je m'excuse de l'avoir fait si longuement (*Non ! non ! — Parlez !*) — je voudrais maintenant vous entretenir spécialement de la question qui m'a amené à cette tribune, celle de l'avion la Vienne. L'histoire n'est pas moins pitoyable.

Mes concitoyens ont fait, lors de la souscription nationale pour l'aviation, ce qu'ont fait tous les vôtres. Alors qu'il semblait que le ministère de la guerre eût besoin d'argent pour des champs d'aviation ou pour l'achat d'appareils, ils se groupèrent, se réunirent, ceux qui avaient beaucoup donné beaucoup, ceux qui ne pouvaient donner que quelques centimes apportant leur modeste obole à cette œuvre de la défense nationale.

Quand on eut 22,000 fr., on s'adressa au ministère de la guerre et on lui dit : « Nous ne voulons pas que ces 22,000 fr. soient versés dans la caisse commune de la souscription nationale; nous avons la coquetterie de faire davantage : nous voudrions donner l'appareil lui-même, un avion sur lequel on apposerait une plaque portant ces mots, qui indiqueraient son origine : la Vienne. »

On consulta le ministère de la guerre sur la marque qui pouvait être offerte et convenir à cette œuvre de défense nationale. Je n'indiquerai pas la marque qui fut choisie; mon rôle n'est ni de la défendre ni de l'attaquer. En fin de compte, on accepta la marque offerte et le ministre de la guerre sollicita un décret l'autorisant à accepter l'avion donné par les souscripteurs du département de la Vienne. Ce décret intervint, il porta la date du 17 août 1913.

Ce n'était pas tout; il fallait procéder aux épreuves et à la recette de cet appareil; il fallait qu'il satisfît aux exigences très légitimes du ministère de la guerre.

La réception eut lieu à la date du 9 octobre 1913, retenez bien cette date.

Le 17 octobre 1913 — écoutez bien ceci, messieurs, je ne dirai pas que c'est tout mon procès, je n'en fais à personne, mais

c'est une constatation qu'il faut retenir — le 17 octobre 1913, dis-je, M. Chon, président du comité patriotique de la Vienne, recevait la lettre suivante :

« Meudon, le 17 octobre 1913.

« Le chef de bataillon Fleuri, chef de l'établissement central du matériel aéronautique militaire à M. Clon, président du comité patriotique de la Vienne, à Poitiers.

« Monsieur,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'avion que votre comité a offert si généreusement à l'armée s'est élevé à 500 mètres en cinq minutes 50 secondes en enlevant une charge utile de 280 kilogrammes.

« Il a, par suite, brillamment satisfait aux conditions demandées pour ces avions militaires ainsi qu'en fait foi le procès-verbal de réception ci-inclus.

« Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

« Signé : A. FLEURI. »

Par conséquent, messieurs, l'avion avait brillamment répondu à toutes les conditions qui étaient imposées. Il s'était élevé dans le laps de temps qui était indiqué. Jusque là c'était parfait. On remerciait, on félicitait, on était content : ceci se passait le 17 octobre 1913, mais attendez la fin.

On ne nous a pas prévenus de ce dont je vais vous parler. C'est le hasard qui nous a mis au courant de ce qui va suivre et qu'il nous a paru indispensable de porter à votre connaissance. Le 17 octobre 1913, cette lettre était donc écrite. Or, le 3 novembre, au rapport de Saint-Cyr-l'Ecole, paraissait la défense de se servir de cet appareil comme de tous les appareils similaires — il y en avait dix-huit autres qui avaient été acquis à titre gratuit ou onéreux par le ministère de la guerre en 1913. Défense de s'en servir...

M. Jénouvrier. Qui a fait cette défense ?

M. Guillaume Poulle. L'autorité militaire.

M. Jénouvrier. Elle est personnifiée par un officier responsable ?

M. Guillaume Poulle. Je comprends votre émotion, mais permettez-moi de continuer. En même temps ordre était donné de démolir (*Exclamations*) ces appareils, et une équipe d'ouvriers qui n'étaient même pas des mécaniciens, lesquels auraient pu démolir — le mot n'est pas trop fort — dans des conditions qui n'auraient pas transformé ce travail de démolition en véritable sabotage, se rendait à l'endroit où était l'avion la Vienne, portant le n° 39, et tous les autres avions dont j'ai parlé tout à l'heure. On se livra alors à ce véritable sabotage (*Nouvelles exclamations*) d'une vingtaine d'avions complètement neufs, n'ayant pas servi, et qui étaient condamnés sans phrases. Ainsi pour qu'il ne pût pas y avoir d'appel de la décision qui les supprimait...

M. Jénouvrier. C'est un crime !

M. Guillaume Poulle. ...on les démolissait : cela représentait une somme de 500,000 fr. environ.

M. Fabien-Cesbron. Mais c'est insensé ! Cela demande une réponse immédiate.

M. Guillaume Poulle. Je comprends, messieurs, l'émotion du Sénat ; mais croyez bien que l'émotion des souscripteurs de la Vienne, lorsqu'ils connurent le fait, ne s'est pas arrêtée là ; et si je suis ici, c'est pour me faire devant le Sénat l'écho indigné de leurs protestations.

M. Béranger. Il y a eu une raison de tout cela et vous devez la connaître.

M. le ministre de la guerre. Voulez-vous me permettre un mot, il y avait une raison...

M. Guillaume Poulle. Soyez sans crainte, monsieur le ministre de la guerre, je dirai tout, et j'indiquerai la tentative de défense qui a été faite, pour expliquer des faits aussi malheureux.

On a enlevé les moteurs, on a enlevé les tendeurs, on a replié les ailes, on a réduit ces appareils à l'état d'instruments absolument inutilisables, c'est le fait brutal.

Voulez-vous que j'aille plus loin ?

Alors que tout cela nous paraissait invraisemblable, impossible, nous avons demandé des renseignements complémentaires et voici la lettre qui fut adressée à un journal de Poitiers par quelqu'un que je connais, dans lequel j'ai une entière confiance, qui était sur place et auquel, par conséquent, rien de ce qui s'était produit n'avait pu échapper.

Voici cette lettre dont il est nécessaire d'extraire au moins quelques lignes :

« Je viens de voir, disait l'auteur de cette lettre, l'avion offert par les souscripteurs du département de la Vienne » — je sais que tout cela est dans votre dossier, monsieur le ministre. — « Il se trouve dans un hangar de dirigeables avec d'autres... » — et ici le nom de la marque de cet avion — ... « réformés comme lui avant d'avoir servi. Son état ? Il est neuf, naturellement, puisqu'il n'a été que réceptionné, on a enlevé son moteur ; il est là, replié, attendant son transfert à la ferraille.

« Quatre de ses camarades, entassés à la ménagerie, près de Saint-Cyr, servent actuellement de bois de chauffage ».

La ménagerie, messieurs, c'est le nom donné par nos troupiers à l'endroit où l'on accumule les restes de ces malheureux oiseaux mutilés dans les conditions pitoyables, révoltantes, où a été mutilé l'avion la Vienne.

Voilà les faits, ils sont exacts, ils ne peuvent être niés.

Je sais qu'au ministère de la guerre on reconnaît l'absolue exactitude de ce que je viens de dire, sauf à donner les arguments suivants pour tenter d'expliquer ce qui a été fait...

Un sénateur à droite. Et la réception brillante ?

M. Guillaume Poulle. On invoque deux arguments. L'un consiste à dire : il faut de l'unité en ce qui concerne les marques — je crois qu'il faudrait d'abord mettre de l'ordre ! (*Très bien ! très bien !*) — puis un motif qui me touche : il faut assurer la sécurité des pilotes militaires et ne pas mettre à leur disposition des appareils dangereux.

Permettez-moi de vous dire qu'au point de vue des faits, ces arguments pris en eux-mêmes ne me touchent pas, car ce qui aujourd'hui est condamné pourra être absous demain.

M. Le Cour Grandmaison. Très bien !

M. Guillaume Poulle. Et je pourrais vous dire, sans nommer la marque, que, sous un ministère précédent — il y avait à ce moment-là au ministère de la guerre un homme qui, comme vous, monsieur le ministre, était entièrement dévoué aux choses de la défense nationale — à la suite d'un accident qui s'était produit, ce ministre s'était ému et avait condamné, lui aussi, une marque d'avion, défendant à ses officiers de continuer à s'en servir.

Deux mois après, le ministre, mieux renseigné, revenait sur sa décision, mais imposait certaines modifications qui furent d'ailleurs reconnues mauvaises. Ce sont les industriels, propriétaires et constructeurs de la marque, qui firent connaître celles qu'il fallait apporter à ces instruments et

qui, finalement, furent reconnues parfaites par le ministère de la guerre.

Permettez-moi de vous dire que si on avait donné, à ce moment-là, un ordre de destruction, comme on l'a fait pour l'avion la Vienne, il n'eût pas été possible de faire, deux mois après, une restauration intelligente et de continuer à se servir d'un matériel représentant des centaines de mille francs.

Mais le point de vue en face duquel je veux me placer, et c'est celui-là qui me touche et qui touchera le Sénat, est le suivant : Je m'incline quand vous me dites que, pour des raisons purement militaires, il faut l'unité de marque. Je m'incline aussi quand vous dites que, pour la sécurité des officiers, il ne faut pas qu'on ait recours à certaines marques. (*Très bien ! très bien !*)

M. Jénouvrier. Et la réception ?

M. Guillaume Poulle. Mais alors pourquoi avez-vous laissé mes compatriotes s'engager dans cette voie-là ? Pourquoi, au mois d'août, avez-vous sollicité le décret qui vous autorisait à accepter cet avion ? Pourquoi, au commencement d'octobre, l'avez-vous réceptionné ? Pourquoi, le 17 octobre, croyez-vous pouvoir écrire cette lettre, dans laquelle vous dites que cet avion a correspondu brillamment aux exigences légitimes que vous pouviez formuler ? Et si cet avion, en ce qui le concerne, répond à toutes les exigences, s'il a subi brillamment cette épreuve, expliquez-moi comment cet appareil, qui n'a jamais servi, qui est parfait le 17 octobre, présentera, le 3 novembre, de tels dangers pour la sécurité de nos officiers qu'il faudra immédiatement non pas seulement leur faire défense de s'en servir et le réformer, mais le démolir d'urgence pour qu'on ne soit pas tenté de s'en servir ? (*Très bien ! très bien !*)

Voilà ce que je viens vous demander ; voilà le point sur lequel je tiens à attirer votre attention et celle du Sénat. (*Très bien ! très bien !*)

Ce qui a été fait est inadmissible. Personne de sensé ne l'acceptera, malgré la défense tentée par l'administration de la guerre.

Demandez-vous ce que peuvent penser les braves gens, qui sont des simplistes, quand ils se trouvent en présence de faits comme ceux-là, inconciliables, incohérentes ; et demandez-vous ce qu'ils pourront vous dire quand vous leur demanderez leur obole pour une souscription nationale à un moment où la patrie sera en danger. En laissant s'accomplir de pareils actes, en les commandant, en les ordonnant, vous aurez fait quelque chose de pire que de diminuer la force matérielle de notre armée, vous aurez diminué la confiance que le peuple peut et doit avoir en ceux qui ont le commandement et la direction de nos forces militaires. (*Vifs applaudissements.*)

Tels sont, messieurs, les faits sur lesquels je tenais à attirer votre attention. Je ne m'y suis pas résolu, je vous l'assure, sans hésitation ; et comme vous je n'en avais pas eu connaissance sans éprouver une peine véritable et une grande tristesse.

Un sénateur à droite. C'est très pénible à dire.

M. Guillaume Poulle. M. le ministre de la guerre nous a fait connaître qu'il y avait une réparation possible.

« Oui, nous a-t-il dit, demandez donc qu'on remette la plaque de l'avion la Vienne sur un autre avion. Dites-nous la marque que vous préférez. » Monsieur le ministre, je prends acte de votre proposition et je l'accepte au nom de mes compatriotes pour lesquels elle ne constituera cependant pas une réparation complète. Nous avions voulu que

vous pussiez posséder un avion de plus : vous en aurez un en moins, que dis-je, vingt de moins. Quant à choisir une autre marque, permettez-moi de vous dire que vous nous avez mis dans l'impossibilité de faire ce choix. Vous en avez indiqué une, mais celle que vous avez indiquée fut un jour condamnée par l'un de vos prédécesseurs et je ne sais pas si ce nouvel avion qui porterait le nom de la *Vienne* ne serait pas destiné, lui aussi, à aller meubler, dans des conditions particulièrement pénibles, ce que les soldats de Saint-Cyr-l'Ecole ont décoré de ce nom attristant de « la ménagerie ».

Vous reconnaissez qu'une réparation nous est due : j'en prends acte. Quant au choix de la marque...

M. le ministre. Nous vous laissons ce choix.

M. Guillaume Poulle. Oui, mais je n'ose pas choisir, nous n'osons pas choisir, c'est à vous que nous laissons ce choix.

Nous espérons que votre choix sera un choix judicieux et définitif en ce qui concerne l'appareil sur lequel vous pourrez placer la plaque : la *Vienne*.

Messieurs, j'en ai fini et je demande à M. le ministre de faire en sorte que des faits semblables ne puissent plus se reproduire.

Très courageusement, monsieur le ministre, — et cela correspondait bien à ce que je connais de votre caractère même, — vous disiez, dans une interruption, que vous répondriez sans ménagements pour ces personnes. Nous avons entendu ici prononcer par vos prédécesseurs...

M. Jénouvrier. Les mêmes paroles.

M. Guillaume Poulle. ...de très beaux discours, qui sinon avec les mêmes phrases exprimaient les mêmes idées. Les paroles ne peuvent plus nous suffire. M. Reymond a occupé cette tribune pendant de longues heures qui ont paru courtes : c'était précisément pour rappeler que les faits n'avaient pas répondu aux promesses déjà faites.

Ce qui importe et ce que nous nous demandons tous, parce que je puis bien dire sans exagérer que les révélations apportées par notre collègue M. Reymond ont causé dans cette Assemblée une impression profonde, considérable, dont vous ne vous êtes peut-être pas fait une idée exacte, étant donné le calme que le Sénat apporte toujours dans ses manifestations même les plus vives, ce qui importe, dis-je, ce n'est pas de parler sans ménagement pour les personnes, c'est d'agir sans ménager personne !

M. Jénouvrier. C'est cela !

M. Fabien-Cesbron. Il faut des sanctions !

M. Guillaume Poulle. Oui, il faut des sanctions, il faut empêcher le retour de choses pareilles. Voilà ce qu'il faut faire, voilà ce que nous vous demandons. Si, comme chef de l'armée, vous avez la lourde responsabilité du ministre de la guerre, à côté de vous et avec vous, nous avons le devoir, dans la mesure de nos attributions de représentants de la nation, de faire tout ce qui peut dépendre de nous pour assurer la défense nationale, pour empêcher qu'elle ne soit compromise. (Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements sur un grand nombre de bancs.)

Voix nombreuses. A jeudi ! à jeudi !

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

M. Hervey. Messieurs, je voudrais attirer l'attention du Sénat et de M. le ministre de la guerre sur une question toute spéciale qui m'avait beaucoup frappé à la fin de l'année dernière. Notre collègue M. Reymond n'en a

pas parlé et je le comprends très bien, puisqu'il avait pris part lui-même comme président du comité national d'aviation, à la discussion dans la presse.

Messieurs, les chiffres que je voudrais mettre sous vos yeux et que j'ai rassemblés ici sont au nombre de sept : c'est là tout mon regret parce qu'ils devraient se réduire à un seul.

C'est dans le rapport de M. Millès-Lacroix, notre collègue, que je regrette vivement de ne pas voir à son banc, car il nous apporterait des éclaircissements très intéressants, que se trouve en germe l'observation que je voudrais présenter.

J'y avais relevé le chiffre des avions qui devaient être construits en 1912, car ceux de 1913 sont extrêmement difficiles à connaître puisque certains d'entre eux prévus par le budget de 1913, n'ont été commandés qu'en décembre et naturellement n'ont pu être livrés en ladite année ; s'ils le sont seulement dans les premiers mois de 1914, nous n'aurons qu'à nous féliciter.

Prenant donc seulement l'année 1912, voici les chiffres que je trouve dans les divers documents qui ont été publiés.

La commission des finances du Sénat, et M. Millès-Lacroix, il y a trois jours, m'affirmait la véracité absolue de son chiffre, a soutenu qu'il y avait eu 274 avions livrés en 1912 ; la chambre syndicale des constructeurs a donné le chiffre de 272 — très peu différent comme vous le voyez ; mais dans le journal le *Temps* du 21 décembre l'établissement de Chalais-Meudon donnait le chiffre de 362. La direction de l'aéronautique, dans une interview du journal le *Matin* du 25 décembre donnait le chiffre de 321. L'établissement de Chalais-Meudon, rectifiant ses premiers renseignements, pour des raisons très acceptables d'ailleurs, qui sont données dans le *Temps* du 31 décembre s'arrêtait au chiffre de 320. Mais celui-ci comprenait 12 avions, provenant de dons analogues à celui que l'honorable M. Poulle rappelait tout à l'heure et 16 avions transformés ; nous en arrivons donc au chiffre de 292, se rapprochant, à une vingtaine d'unités près, de celui donné par la chambre syndicale.

Mais je vous rappelle que le budget de 1912 avait prévu la construction de 334 appareils neufs et que le président du comité national, M. Reymond, a nettement démontré que 72 avions, provenant de la souscription nationale, avaient bien été construits et donnés, cette année-là, au ministère de la guerre.

Comme les avions de la souscription étaient comptés à 15,000 fr. et qu'en réalité ils ont coûté une somme notablement supérieure, il est trop naturel, et personne ne pourrait s'en étonner, que, sur les 334 avions du ministère de la guerre, un certain nombre aient été supprimés, puisqu'il avait fallu ajouter 8,000 ou 9,000 fr. pour chaque avion de la souscription nationale.

Si donc je retranche, par une approximation très large, 34 appareils du chiffre prévu, il en reste 300, ce qui, avec les 72 de la souscription nationale, devait faire 372, soit 80 de plus que le chiffre donné en dernier lieu par Chalais-Meudon.

Il y a, entre les divers chiffres que j'ai cités et qui se rapportent simplement à l'emploi d'un crédit budgétaire, des différences telles que, véritablement, il n'est pas possible que le public n'en soit pas ému. (Très bien ! très bien !)

Un avion, cela me paraît être une unité tangible, quelque chose comme nos torpilleurs ou les vaisseaux de notre flotte. Il est vraiment impossible qu'on ne sache pas d'une façon précise, absolue...

M. le ministre. Je vous donnerai les chiffres d'une façon précise.

M. Hervey. Monsieur le ministre, si je suis intervenu, c'est justement pour vous amener à nous présenter ces chiffres et à donner au Sénat et à toute la France l'idée qu'il y a une certaine continuité dans les efforts que vous faites, que la France fait. C'est, en effet, cette continuité, comme on vous le disait tout à l'heure, qui donne confiance au pays. L'instrument de guerre que vous dirigez n'a de valeur que si le pays a confiance en lui ; l'armée n'a de valeur que si elle a confiance en elle-même. C'est avec son cœur que vous combattez, que vous aurez la victoire. Donnez-nous cette impression de confiance. Vous rendrez un grand service au pays en nous montrant que vous savez vraiment, exactement, ce qu'on construit dans nos ateliers, ce qu'on achète dans vos services. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Herriot. (Mouvements divers. — Parlez ! parlez !)

M. Herriot. Je prie le Sénat de ne pas prendre peur. Je me rends parfaitement compte qu'après le très remarquable discours de notre collègue M. Reymond, après les interventions si intéressantes des orateurs qui viennent de se succéder à cette tribune, le Sénat a surtout le désir d'entendre les explications de M. le ministre de la guerre. (Parlez ! parlez !)

Je demande simplement à sa courtoisie de bien vouloir me permettre de ne pas me contenter d'écouter, sans y prendre part en quelques mots, un débat sur une décision dont l'effet est de mutiler cruellement, vous l'avez déjà vu tout à l'heure et vous allez le voir encore, les intérêts de toute une partie de la France, d'une région qui veut s'associer, par son dévouement, par ses efforts, à la grande œuvre que M. le ministre de la guerre est chargé d'organiser, à l'œuvre plus spéciale que M. le directeur de l'aéronautique est chargé de reprendre ou, je crois bien, de redresser.

Notre collègue M. Reymond vous a fait part, avec une série d'arguments et de faits saisissants, du découragement qu'on avait infligé à tous ceux qui ont cru avec ardeur à la nécessité d'unir les efforts privés aux efforts publics pour la cause de l'aviation. Je veux, pour épargner vos instants, messieurs, vous prier d'admettre cette affirmation que je pourrais appuyer de faits nombreux : c'est que de ce découragement, de cette déception, nous avons eu dans notre région une très large part. Nous avons connu la misère de ces officiers aviateurs, installés un peu partout, mais chez nous en particulier, en camp volant, on peut bien le dire, avec tous les inconvénients que comporte cette situation incertaine, exposés à tous les périls et bien mal protégés de toute façon contre les risques qu'ils encourent.

Nous avons connu aussi la façon dont sont accueillis les dévouements, et surtout les dévouements de ces petits, qui ne demandent qu'à se sacrifier dans l'intérêt supérieur de la défense nationale. Je pourrais joindre au dossier de mon honorable collègue beaucoup de documents. Voulez-vous me permettre simplement de vous en citer un, le plus humble, mais peut-être aussi, messieurs, le plus émouvant ?

Dans mon courrier municipal, il m'arrive bien souvent de recevoir des lettres de jeunes gens qui me demandent de les aider à se consacrer à l'aviation. Un jour, j'en ai reçu une d'un jeune soldat dont je ne veux dire ni le nom ni même la garnison. En termes un peu naïfs peut-être, mais en tout cas je vous assure infiniment émouvants, il demandait son admission à l'école d'aviation de Bron, pour laquelle il connaissait les efforts faits par la municipalité lyonnaise ; il offrait par avance sa vie pour la défense d'un grand intérêt.

Je connais les règlements militaires et je les respecte : je sais que nos interventions, en matière de discipline, sont interdites. Rien de plus juste ; je m'incline devant les règlements. Cependant j'ai cru qu'il était de mon devoir de transmettre à l'autorité militaire, sous le régime sinon de la confiance, tout au moins de la confiance, purement et simplement, et sans l'accompagner d'aucun commentaire ni d'aucune démarche, une lettre à ce point intéressante et généreuse.

Savez-vous, messieurs, quelle fut la solution ? Je fus informé, pour toute réponse, que ce jeune soldat était puni de huit jours de salle de police pour avoir manifesté son désir de cette façon. (*Mouvements divers.*)

M. Flaissières. C'est dans la note. (*Sourires.*)

M. Herriot. C'est ainsi que beaucoup de jeunes espérances sont sacrifiées.

Je pourrais citer nombre d'exemples du même genre, mais vous en connaissez comme moi. On peut, selon ses dispositions personnelles, être tenté d'en rire ou d'en pleurer. Nous laissons ainsi beaucoup de vocations s'éteindre, et nous mettons beaucoup de dévouements dans l'impossibilité de se manifester. Je crois, pour ma part, que c'est un très grand malheur, car pour assurer l'avenir d'institutions naissantes, il faut susciter la bonne volonté et non pas l'accabler. (*Très bien ! très bien !*)

En écoutant l'honorable M. Reymond, il me semblait voir revivre l'histoire des débuts de l'arme du génie telle qu'elle a été soufferte et racontée par Vauban.

Messieurs, je vous ai promis d'être bref et je ne veux pas abuser même de votre bienveillance.

Malheureusement, ce désordre — on est bien obligé d'employer ce mot — vient atteindre et ruiner aussi les institutions les plus intéressantes et les efforts collectifs les plus utiles, ainsi que l'a démontré notre collègue M. Cazeneuve pour l'école d'aviation de Lyon.

S'il s'agissait simplement, en la circonstance, d'une promesse verbale non exécutée, je n'aurais pas la naïveté de m'en émouvoir ni de vous saisir de ma déception ; j'y suis trop habitué.

Peut-être voulez-vous bien vous souvenir que l'année dernière, au moment de la discussion du budget, j'avais timidement demandé à M. le ministre de la guerre la suppression d'une certaine caserne qui avançait de 14 mètres sur une des grandes voies publiques de Lyon, et gêne la circulation ; M. le ministre de la guerre me déclara : « C'est une affaire entendue ; la situation est trop ridicule ; patientez quelques jours, tout sera réglé ». J'ai patienté des jours, des mois, une année, et si quelques-uns d'entre vous étaient inquiets sur le sort de cette caserne, qu'ils me permettent de les rassurer. Il est vrai qu'on ne l'a pas consolidée, mais elle est bien vivante encore. Les pourparlers ont été repris, ils ont été un peu plus difficiles au lendemain de mon intervention qu'auparavant, comme si on avait voulu me punir d'avoir osé en appeler à mes collègues et à M. le ministre de la guerre de la décision des pouvoirs subalternes.

M. Jénouvrier. C'est la salle de police ! (*Sourires.*)

M. Bodinier. La caserne est toujours aux avant-postes.

M. Herriot. Donc, je ne m'émeus pas trop si, parfois, des promesses verbales ne sont pas tenues. Mais, aujourd'hui, mon collègue M. Cazeneuve, mes collègues du Rhône et moi, nous nous plaignons de la non-exécution de deux décrets, de la non-

exécution d'un arrêté ministériel qui, à la date du 22 août 1912, a constitué trois centres dont l'un était Versailles, l'autre Reims, le troisième Lyon.

Voyant ces décrets, voyant cet arrêté ministériel, nous avons conjugué nos efforts. Une société dont on vous a parlé tout à l'heure, qui n'est pas, veuillez le croire, une société financière, je ne la défendrais pas un seul instant si j'estimais telle...

M. Cazeneuve. Très bien !

M. Herriot. ...a organisé les bonnes volontés, a apporté son dévouement et ses sacrifices. On l'a complètement désespérée, et soit parmi ses actionnaires, actionnaires bénévoles et désintéressés, soit parmi les pilotes qu'elle a engagés, on a semé des déceptions telles que ce sont peut-être autant de dévouements perdus pour la cause générale de l'aviation.

Une petite commune a été mêlée à ce débat, celle de Bron sur le territoire de laquelle on a organisé le champ d'aviation. Il fallut que le maire et le conseil municipal intervinssent pour obtenir des propriétaires ces baux de quarante-huit ans qu'exigeait l'administration de la guerre ; ces actes ont été signés, et voilà qu'on laisse cette commune dans le plus évident embarras. On laisse aussi dans l'embarras le conseil général du Rhône qui n'a pas refusé son effort, la mairie de Lyon qui avait accepté de centraliser les concours et à laquelle on avait demandé d'intervenir seule au contrat définitif.

J'abrège le plus possible. Il s'agit d'aviation, je me hâte, je vole d'argument en argument (*Sourires*), et je vais terminer.

M. Flaissières. Vous volez, vous conjuguez, vous n'êtes qu'un simple pékin, allez ! (*Hilarité.*)

M. Herriot. Je suis simplement un homme de bonne volonté, administrateur d'une commune où chacun, quelle que soit son opinion, veut aider l'administration de la guerre, mais où, à certains moments, nous sommes, profondément découragés, en voyant l'inutilité des sacrifices imposés à l'ensemble des contribuables.

Songez, messieurs, qu'il y a, sur le terrain dont je parle, toute une école d'aviation qui vit. Savez-vous combien elle a de hangars ? Dix-huit. Il y a là un matériel tout prêt, on a amené des tracteurs, des appareils, et c'est tout cela qui va être démolé et enlevé pour être emmené demain !

Un sénateur à droite. Comme la Vienne !

M. Herriot. M. le directeur de l'aéronautique dirait peut-être — je me place à son point de vue ; je lui rends l'hommage qu'il mérite : « Je ne suis pas solidaire du passé ; je suis chargé du présent et de l'avenir. Le passé, je veux l'ignorer. J'oublie les décrets, les arrêtés ministériels (*Sourires*) ; j'organise ce qui doit être ! »

Messieurs, dans quelles conditions l'organise-t-on, l'avenir ?

Regardez ce qu'il y a de triste dans ce plan qu'on vous propose, et comme il révèle l'exactitude des directions.

D'une part, toutes les escadrilles sont reportées vers la frontière de l'Est, avec Dijon pour centre d'opérations : mesure nécessaire à la défense nationale, ordre d'état-major.

Je m'incline. Je n'ai pas à me constituer le juge des besoins stratégiques qui ont motivé cette décision. Comme il est douloureux cependant de penser qu'une fois les escadrilles de l'Est constituées, il n'y a plus une seule escadrille à mettre à la disposition du Sud-Est de la France ; car, voilà ce que j'aperçois, voilà ce que je crois pouvoir lire à travers les renseignements qui nous ont été donnés.

D'autre part, on crée des écoles d'aviation à Reims, à Avord, à Pau.

Je ne me plains pas des avantages qui sont concédés à ces régions ; je vous fais simplement remarquer, monsieur le ministre, ce que le bon sens, à défaut de la moindre initiation stratégique, me permet de vous dire, c'est que demain, avec votre organisation qui défait toute celle de 1912, vous avez toute une région de la France, tout le Sud-Est qui demeure absolument désorganisé. Ils ont donc disparu les dangers pour lesquels on a voulu nous émouvoir ! Ils ont donc disparu les périls qui provoquaient la venue à Lyon de M. le général Hirschauer, qui me valaient l'honneur d'entrer en relations avec lui et d'entendre ses appels à la collaboration des pouvoirs publics. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*) S'ils n'ont pas disparu, s'il y a lieu de protéger toute cette grande région du Sud-Est contre une action possible de l'aviation italienne, que faites-vous pour nous rassurer ?

Je ne veux pas dire de mal de l'aviation espagnole contre laquelle va nous défendre le groupe des pilotes de Pau (*Sourires*), mais nous avons à redouter, je pense, les avions italiens au moins autant que les avions espagnols.

Il y a donc, dans notre organisation, une lacune immense, et c'est peut-être avoir trop de confiance, monsieur le ministre, que de compter, pour préserver toutes nos régions du Sud-Est, sur la collaboration de la nature. Cette nature, les aviateurs l'ont trop souvent vaincue, pour qu'on puisse fonder sur sa résistance la sécurité de toute une région. (*Marques d'approbation sur un grand nombre de bancs.*)

Voilà la situation.

J'ai tenté de l'exposer très rapidement.

Nous ne vous demandons, monsieur le ministre de la guerre, rien d'impossible ; nous sommes décidés à nous sacrifier, à nous dévouer à l'intérêt général.

Je supplie mes collègues de vouloir bien admettre que, si je défends ici un intérêt régional, c'est dans les limites et sous la réserve de l'intérêt général français, bien entendu.

Mais, enfin, il y a là manquement à des paroles données, manquement à des promesses faites, manquement à des engagements tenus ; il y a — puisque la direction de l'aéronautique veut nous placer et veut se placer en face du fait, ce que je comprends — il y a toute une région dépourvue, découverte, une région qui n'apprendra pas sans émotion que tous les engagements recherchés hier ne valent plus rien aujourd'hui. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Si Lyon ne joue plus dans la défense de la France le rôle de réduit central de toute une partie du pays, rôle que lui assignent ses traditions et que lui mérite le courage de ses habitants, pourquoi alors, si vous nous privez d'une défense par l'aviation, nous maintenir cet appareil de fortifications qui nous enserre, qui nous étrangle, qui aveugle la ville et auquel vous n'avez jamais voulu laisser faire la moindre brèche ?

Je vous soumets cette situation, je vous la soumets en ce qui concerne le passé, en ce qui concerne l'avenir. Je vous prie, mes chers collègues, de comprendre mon émotion, qui n'est pas seulement celle d'un homme qui voit trahir un intérêt local, bien que ce soit un très grand intérêt — je sais que de celui-là aussi vous avez le souci — mais qui est l'émotion d'un homme qui a vu pratiquer trop longtemps et trop près de lui ces habitudes de contradiction, d'incohérence et de désordre dont on parlait tout à l'heure, pour ne pas s'en inquiéter.

On me dira : Soyez sceptique comme il convient ; le présent vous dépossède, le passé vous avantageait, un avenir prochain

pourra vous dédommager. Je ne veux pas consentir à cette hypothèse, d'abord parce qu'elle serait désobligeante pour M. le directeur de l'aéronautique que je désire voir longtemps devant nous au banc où il est assis aujourd'hui et ensuite parce que les uns et les autres ici, ceux qui modestement administrent une commune de ce pays, comme ceux qui, pour d'autres raisons et d'une autre façon, ont acquis l'expérience et l'habitude des affaires, nous voulons dans les décisions de l'administration de la guerre, de l'ordre, de la méthode, de la continuité et de la résolution! (*Vive approbation.*)

Si la France est assez riche pour s'imposer en hommes et en sacrifices tous les efforts qui l'élèveront jusqu'à la hauteur de son devoir, elle n'est pas assez prodigue des dévouements et des hommes pour admettre le gaspillage et pour consentir des sacrifices qu'aucun de vous, messieurs, j'en suis sûr, n'approuvera! (*Très bien! et vifs applaudissements.*)

M. Alexandre Bérard. Je demande la parole.

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

M. Alexandre Bérard. Je demande au Sénat, à cette heure tardive, la permission de dire quelques mots de ma place.

Après ce débat si intéressant et si éloquent, l'intervention de mes collègues et amis MM. Herriot et Cazeneuve me fait l'obligation de poser un jalon pour interrompre une prescription possible, laquelle serait néfaste et pour mon coin de terre et pour la destinée d'un admirable champ d'aviation. Mon ami M. Herriot parlait de choses conjuguées. Eh bien! il y a un centre d'aviation près de Lyon, le centre d'Ambérieu qui a été conjugué à celui de Lyon; il est même né avant le centre de Lyon. Là, on a établi et un centre d'aviation et une école de pilotes. Je n'ai pas à dire au Sénat ce qu'est ce champ d'aviation; on ne saurait louer chose locale vous tenant de près. Pour sa valeur, je m'en rapporte et à notre éminent collègue M. Reymondet et à M. le commissaire du Gouvernement. Quoiqu'il en soit, ce centre de pilotes une fois créé à Ambérieu, la ville de Lyon a voulu en avoir un et cela très légitimement, je ne le conteste pas; elle a voulu créer elle-même un autre centre d'aviation et transporter dans ses murs la tentative que nous avions faite à Ambérieu. Dans quelles conditions? Ce n'est pas à moi à le juger, mais ce que je peux dire, c'est que si des promesses ont été faites à la ville de Lyon, on a pris aussi des engagements à l'égard de ma petite commune, moins préparée pour se défendre que la grande cité. Je dois dire aussi que de braves citoyens, par pur patriotisme — et le cas est général — nullement dans un but de lucre, mais, je le répète, dans un but patriotique, ont engagé leur argent et déployé leur activité, je dois le faire remarquer, par pure justice. Si nous devons nous incliner devant des décisions d'ordre technique et de défense nationale qui doivent primer pour tout le monde les décisions des Assemblées parlementaires, il est de mon devoir de rappeler dans ce débat, si large et si étendu, cette question et, très modestement, de signaler cette situation pour interrompre, en vue de cet avenir qu'envisageait tout à l'heure très éloquemment, notre collègue M. Herriot, pour interrompre, dis-je, la prescription en ce qui touche le champ d'aviation d'Ambérieu, champ modeste mais très beau, sûrement demain très utile pour la défense nationale, placé dans une situation exceptionnelle: je fais mon devoir en le défendant à l'heure

actuelle devant le Sénat. (*Très bien! très bien! et applaudissements.*)

Voix nombreuses. A jeudi!

M. le président. J'entends demander le renvoi de la suite de la discussion. (*Oui! oui! — A jeudi!*)

Il n'y a pas d'opposition?...
Il en est ainsi ordonné.

8. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Je rappelle au Sénat qu'il a précédemment fixé au jeudi 29 janvier la nomination des grandes commissions et l'élection des membres de la commission d'instruction de la Haute-Cour.

En conséquence, voici ce qui pourrait faire l'objet de l'ordre du jour de notre séance de jeudi :

A deux heures, réunion dans les bureaux:

Nomination d'une commission de dix-huit membres chargée de l'examen de la comptabilité des fonds alloués pour les dépenses administratives du Sénat pour l'année 1914;

Nomination d'une commission annuelle de vingt-sept membres chargée de l'examen de tous les projets et propositions de loi intéressant les chemins de fer;

Nomination d'une commission annuelle de vingt-sept membres chargée de l'examen de tous les projets et propositions de loi intéressant l'armée;

Nomination d'une commission annuelle de vingt-sept membres chargée de l'examen de tous les projets et propositions de loi intéressant la marine.

A quatre heures, séance publique :

Scrutin pour la nomination de neuf membres de la commission d'instruction de la Haute-Cour.

(Le scrutin sera ouvert de quatre heures à quatre heures et demie.)

Scrutin pour la nomination de cinq membres suppléants de la commission d'instruction de la Haute-Cour;

Scrutin pour la désignation du vice-président chargé de présider la Haute-Cour en cas d'empêchement du président;

Discussion, sous réserve qu'il n'y aura pas débat, du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1913 pour une nouvelle répartition des sous-secrets d'Etat;

Suite de la discussion des interpellations: 1° de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire; 2° de M. Cazeneuve 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.

Suite de la 1^{re} délibération sur: 1° 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° la proposition de loi de MM. Catalogne et Cicéron, tendant à modifier l'article 334 du code civil; 3° la proposition de loi de M. Maxime Lecomte ayant pour objet de modifier les articles 315 et 317 du code civil; 4° 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 proposi-

tion 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 loi 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.

9. — CONGÉ

M. le président. La commission des congés est d'avis d'accorder à M. Milliès-Lacroix un congé de vingt jours.

Il n'y a pas d'opposition?...
Le congé est accordé.

Personne ne demande plus la parole?...
La séance est levée.

(La séance est levée à sept heures moins cinq minutes.)

*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. »]

123. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 27 janvier 1914, par **M. Gabrielli**, sénateur, demandant à **M. le ministre des finances** de faire connaître si la somme de 206,366 fr. figurant au chapitre des économies réalisées sur le budget de l'agriculture et prélevée sur le crédit affecté à l'assainissement de la côte orientale de la Corse, constitue une réduction de ce crédit ou bien si elle sera reportée sur un nouvel exercice dès qu'elle pourra être utilisée.

124. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 27 janvier 1914, par **M. Rouland**, sénateur, demandant à **M. le ministre de l'instruction publique**, après s'être reporté à la loi du 30 octobre 1886 et aux circulaires ministérielles des 25 mars 1887 et 10 juillet 1895, si, au cours de la visite des écoles qui leur sont désignées, les délégués cantonaux peuvent se faire présenter les cahiers des élèves, et demander à l'instituteur de continuer sa leçon pendant

la durée de leur visite, en s'abstenant bien entendu, dans l'un et l'autre cas, de toute intervention, de toute remarque et de toute observation.

RÉPONSE DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Réponse de M. le ministre de l'instruction publique à la question écrite n° 112, posée par M. Reynald, sénateur, le 13 janvier 1914.

M. Reynald, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si, dans une école primaire à plusieurs classes où l'un des maîtres obtient un congé de maladie et un suppléant est désigné pour le remplacer, ce suppléant prendra obligatoirement la classe du maître malade, ou s'il pourra être affecté par le directeur de l'école à une autre classe en remplacement d'un adjoint désigné lui-même pour remplacer son collègue malade, et dans quelles conditions peut être réalisée cette dernière mesure.

Réponse.

Le suppléant désigné pour remplacer un instituteur en congé de maladie pouvant être un maître encore inexpérimenté, il n'est pas possible, dans certains cas, de lui confier la classe de l'instituteur absent. C'est donc à l'inspecteur primaire qu'il appartient, dans l'espèce, de prendre temporairement, sur la proposition du directeur de l'école, telles mesures que comporte l'intérêt du service.

Réponse de M. le ministre de l'instruction publique à la question écrite n° 113, posée par M. Reynald, sénateur, le 13 janvier 1914.

M. Reynald, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique, lorsqu'un nouvel emploi est créé dans une école primaire à plusieurs classes, quel est le maître à affecter à la nouvelle classe et dans quelles conditions il est procédé à sa désignation.

Réponse.

Aux termes de la circulaire ministérielle du 15 janvier 1908, la question de l'affectation des maîtres aux diverses classes d'une école primaire publique rentre dans les attributions du conseil des maîtres, ceux-ci devant être consultés sur leur convenance et sur les aptitudes qu'ils manifestent. Mais cette affectation est prononcée définitivement par décision de l'inspecteur primaire.

Réponse de M. le ministre de la marine à la question n° 115, posée par M. Perreau, sénateur, le 15 janvier 1914.

M. Perreau, sénateur, demande à M. le ministre de la marine si les syndics et et gardes maritimes en fonctions au jour de la promulgation de la loi nouvelle sur les pensions et qui sont pourvus de retraites proportionnelles militaires continueront à avoir droit à la revision des pensions qui leur étaient acquises et cela sur l'ensemble des services militaires et civils, c'est-à-dire comme syndic ou garde maritime à vingt-cinq ans révolus (avec six ans de mer ou colonies) ou à trente ans effectifs sans compter les campagnes et si les droits qui leur étaient acquis par la loi du 18 avril 1831 ont été respectés transitoirement par la nouvelle loi.

Réponse.

La loi du 30 décembre 1913 n'a pas modifié la situation des fonctionnaires qui font l'objet de la question. Ils continuent, par conséquent, à bénéficier des avantages qui leur ont été reconnus par la jurisprudence du conseil d'Etat, savoir : possibilité de cumuler leur pension avec leur indemnité dans la limite du maximum de 6,000 fr.; droit de demander la revision, d'après l'ensemble de leurs services.

1^{re} réponse de M. le ministre de la guerre à la question n° 118, posée par M. Gaudin de Villaine, sénateur, le 16 janvier 1914.

M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si les gardes auxiliaires d'artillerie coloniale, assimilés, pour les diverses allocations, aux gardes titulaires (aujourd'hui officiers d'administration) sont appelés à bénéficier des pensions de retraites fixées par l'article 80 de la loi de finances de l'exercice 1911 en faveur des officiers subalternes et assimilés.

1^{re} réponse.

Conformément au quatrième paragraphe de l'article 80 du règlement, M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat, qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à la question posée par M. Gaudin de Villaine.

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question n° 119, posée par M. Gaudin de Villaine, sénateur, le 16 janvier 1914.

M. Gaudin de Villaine, sénateur, expose à M. le ministre de la guerre que la loi du 30 décembre 1913 a accordé aux militaires, jusqu'au grade de commandant inclusivement, une indemnité de 200 fr. par enfant de moins de seize ans à leur charge, au-dessus de deux enfants, dans des conditions telles que cette disposition peut conduire les pères de famille à ne plus faire admettre leur fils comme enfants de troupe — car ils ne bénéficieraient, dans ce cas, que d'une indemnité sensiblement inférieure — et tarir ainsi le recrutement de nos écoles militaires; et demande — pour éviter cette conséquence désastreuse et détruire en même temps une anomalie — l'unification des indemnités à allouer aux parents pour leurs fils, enfants de troupe ou non, en règle avec les prescriptions de la loi précitée.

Réponse.

Les règles d'attribution de l'indemnité pour charge de famille, prévue à l'article 2 de la loi du 30 décembre 1913, ne sont pas encore arrêtées. Dans l'élaboration du règlement à intervenir, il sera tenu compte de la situation des enfants de troupe.

Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du 23 janvier 1914 (Journal officiel du 24 janvier).

Page 36, 3^e colonne, 41^e et 64^e ligne,

Au lieu de :

« ...qui révélerait suffisamment... ».

Lire :

« ...qui révéleraient suffisamment... ».

Ordre du jour du jeudi 29 janvier.

A deux heures, réunion dans les bureaux :

Nomination d'une commission de dix-huit membres chargée de l'examen de la comptabilité des fonds alloués pour les dépenses administratives du Sénat pour l'année 1914. (Résolution du Sénat, n° 185, du 7 décembre 1911.)

Nomination d'une commission annuelle de vingt-sept membres chargée de l'examen de tous les projets et propositions de loi intéressant les chemins de fer. (Résolution du Sénat, n° 185, du 7 décembre 1911.)

Nomination d'une commission annuelle de vingt-sept membres chargée de l'examen de tous les projets et propositions de loi intéressant l'armée. (Résolution du Sénat, n° 185, du 7 décembre 1911.)

Nomination d'une commission annuelle de vingt-sept membres chargée de l'examen de tous les projets et propositions de loi intéressant la marine. (Résolution du Sénat, n° 185, du 7 décembre 1911.)

A quatre heures, séance publique :

Scrutin pour la nomination de neuf membres de la commission d'instruction de la Haute-Cour.

(Le scrutin sera ouvert de quatre heures à quatre heures et demie.)

Scrutin pour la nomination de cinq membres suppléants de la commission d'instruction de la Haute-Cour.

Scrutin pour la désignation du vice-président chargé de présider la Haute-Cour en cas d'empêchement du président.

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1913 pour une nouvelle répartition des sous-secrétariats d'Etat. (N° 505, année 1913, et 12, année 1914. — M. Emile Aimond, rapporteur.)

Suite de la discussion des interpellations : 1^o de M. Emile Reymond sur l'aéronautique militaire; 2^o de M. Cazeneuve 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° 66, année 1909, et 438, année 1913. — M. Emile Aimond, rapporteur.)

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. Reymond, tendant à modifier les articles 63, 313 et 333 du code civil, en ce qui concerne la légitimation des enfants naturels. (N° 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 combat-

tre la dépopulation par des mesures propres à relever la natalité. (N° 311, année 1910; 354 et 402, année 1912, et 449, année 1913. — M. Cazeneuve, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de MM. Fessard, Touron et Fortier, relative à l'évaluation des immeubles dépendant des successions. (N° 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 protec-

tion de la santé publique. (N° 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° 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° 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.