SÉNAT

Session ordinaire de 1914.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. - 9º SÉANCE

Séance du vendredi 30 janvier.

SOMMAIRE ~

1. - Proces-verbal.

Proces-verbai.
 Communication de deux lettres de M. le président de la Chambre des députés, portant transmission de deux propositions de loi :
 La 1re, tendant à réglementer l'affichage électoral. — Renvoi à la commission chargée d'examiner le projet de loi portant modification aux lois organiques relatives à l'élection des députés.
 La 2e, ayant pour objet de modifier le délaide prescription de l'action publique en matière de défrichements de forêts. — Renvoi aux bureaux.

Renvoi aux bureaux.

3. - Renvoi à la commission relative à la loi sur les sociétés de la proposition de loi de M. Guillaume Chastenet, sur les obligations émises par les sociétés et sur les parts de fondateurs, précédemment renvoyée à la com-mission d'initiative.

 Adoption, au scrutin, du projet de lois 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.

5. - Suite de la discussion des interpellations : 5. — Suite de la discussion des interpellations:

1º de M. Emile Reymond sur l'aéronautique
militaire; 2º 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.

MM. Noulens, ministre de la guerre; Flais-sières, de Las Cases, Emile Reymond, le gé-néral Bernard, commissaire du Gouvernement et Fabien Cesbron.

Ordres du jour: Le 1er, de MM. Emile Raymond, Peytral, Ai-mond, Chastenet et plusieurs de leurs

collègues; Le 2°, de M. Flaissières.

Le 2°, de M. Flaissières.
Sur la priorité: M. Flaissières. — Vote de la priorité sur l'ordre du jour de M. Emile Reymond et ses collègues.
Adoption de l'ordre du jour de MM. Emile Reymond, Peytral, Aimond, Chastenet et plusieurs de leurs collègues.

- Dépôt par M. Noulens, ministre guerre, au nom de M. le ministre de l'inté-rieur d'un projet de loi, adopté par la Cham-bre des députés, tendant à établir d'office une imposition extraordinaire sur la com-mune de la Croix-Helléan (Morbihan).

7. - Dépôt par M. Pauliat d'un rapport sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à établir la publicité des séances des conseils d'arrondissement.

8. - Réglement de l'ordre du jour.

Fixation de la prochaine séance au mardi 3 février.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST La séance est ouverte à trois heures.

1. — PROCES-VERBAL

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

Le procès-verbal est adopté.

S. — TRANSMISSION DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le prési-SENAT - IN EXTENSO

dent, de la Chambre des députés la communication suivante:

« Paris, le 30 janvier 1914.

« Monsieur le président.

« Dans sa séance du 29 janvier 1914, la Chambre des députés a adopté une pro-position de loi tendant à réglementer l'affichage électoral.

« 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 ré-

ception de cet envoi.

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

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

S'il n'y a pas d'opposition la proposition est renvoyée à la commission chargée d'examiner le projet de loi portant modification que la companique sur l'élection des cation aux lois organiques sur l'élection des députés.

Elle sera imprimée et distribuée.

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

« Paris, le 30 janvier 1914.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 29 janvier 1914, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi ayant pour objet de modifier le délai de prescription de l'action publique en matière de défrichements de forêts.

« 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 récep-

tion de cet envoi.

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

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

La proposition de loi est renvoyée aux bureaux.

Elle sera imprimée et distribuée.

3. - RENVOI D'UNE PROPOSITION DE LOI A UNE COMMISSION SPÉCIALE

M. le président. Messieurs, notre collègue M. Chastenet demande que sa proposi-tion de loi sur les obligations émises par les sociétés et sur les parts de fondateurs, qui avait été renvoyée à la commission d'initiative, soit soumise à l'examen de la commission relative à la loi sur les sociétés.

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

4. - ADOPTION D'UN PROJET DE LOI PORTANT NOUVELLE RÉPARTITION DES SOUS-SECRÉTA-RIATS D'ÉTAT

M. le président. L'ordre du jour appelle la 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.

M. Delahaye s'est fait inscrire dans la discussion générale...

Plusieurs sénateurs. M. Delahaye n'est. pas présent.

M. Charles Riou. Notre collègue a été obligé de s'absenter pour se rendre dans son département.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale?...
Il n'y a pas d'observations?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi. (Le Sénat décide qu'il passe à la discus-

sion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er

« Art. 1er. — Le deuxième paragraphe de l'article 18 de la loi du 16 décembre 1911, autorisant la création au ministère de la guerre d'un emploi de secrétaire général, est abrogé. »

Quelqu'un demande-t-il la parole sur cet

article?...

Je le mets aux voix. (L'article 1er est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Il est ouvert au ministre de la guerre, sur l'exercice 1913, en addition aux crédits alloués par la loi de finances du 30 juillet 1913 et par des lois spéciales, un crédit supplémentaire de 2,041 fr. 66, applicable aux chapitres ciaprès:

« Chap. 1er. — Traitement du ministre, du sous-secrétaire d'Etat et du secrétaire général. - Personnel militaire de l'administration centrale..... 1.458 33

« Chap. 3. — Personnel de l'administration centrale. — Allocations diverses tions diverses.....

583 33

758 33

« Il sera pourvu aux crédits ci-dessus au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1913. » — (Adopté.) « Art. 3. — Sur les crédits ouverts au mi-

nistre des finances pour l'exercice 1913 par la loi de finances du 30 juillet 1913 et par des lois spéciales, une somme de 2,216 fr. 66 est et demeure définitivement annulée au

titre des chapitres ci-après : « Chap. 44. — Traitement du ministre, du sous-secrétaire d'Etat et personnel de l'administration centrale du ministère.... 1.458 33

« Chap. 45. — Indemnités diverses, travaux supplémentaires et gratifications de l'administration centrale.....

« Total égal..... 2.216 66. •

(Adopté.)

« Art. 4. — Sur les crédits ouverts au ministre de la guerre pour l'exercice 1913 par la loi de finances du 30 juillet 1913 et par des lois spéciales, une somme de 1,388 fr. 89 est et demeure définitivement annulée au titre du chapitre 1er visé à l'article 2 de la présente loi. » — (Adopté.) Il va être procédé au scrutin sur l'ensem-

ble du projet de loi.

(Les votes sont recueillis. - MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. le président. Voici, messieurs, le résultat du scrutin.

264 Nombre de votants..... Pour..... 264

Le Sénat a adopté.

5. - DISCUSSION DE DEUX INTERPELLATIONS RELATIVES A L'AÉRONAUTIOUE

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

militaire; 2º 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. le ministre de la guerre.

- M. Noulens, ministre de la guerre. Messieurs, vous devinez combien est difficile ma tâche. Appelé depuis peu de temps au ministère de la guerre, j'ai à m'expliquer devant vous sur des faits antérieurs à mon
- M. le comte de Tréveneuc. C'est toujours comme cela!
- M. Fabien Cesbron. Si le Gouvernement ne changeait pas si souvent! (Murmures à gauche. — Laissez parler!)
- M. le ministre. J'ai à discuter des chiffres et des questions techniques avec l'homme particulièrement compétent et documenté qu'est M. le sénateur Reymond, et j'ai, en même temps, à répondre aux interventions qui, pour n'avoir pas eu la même portée générale que celle dont je viens de parler, n'ont pas été plus favorables qu'elle à l'aéronautique. Je fais allusion à MM. Cazeneuve, Herriot, Poulle, Hervey et Maxime

Le meilleur moyen pour moi de résoudre ces difficultés, en dehors de ce que je devrai à votre bienveillance, c'est de m'expri-mer en toute franchise. (Très bien! très

Je ne prendrai la défense que des hommes et des actes qui peuvent être défendus, car je ne comprends pas mon rôle avec un parti pris de justification des erreurs ou des fautes commises. (Approbation.)

Toute considération de personnes doit s'effacer devant l'intérêt supérieur du pays et devant la nécessité de tracer, pour l'avenir, à la lumière des enseignements du passé, le devoir de chacun. (Nouvelles mar-

ques d'approbations.)

Je reprendrai les points qu'a abordés l'honorable M. Reymond dans sa discussion, mais je ne bornerai pas ma réponse à des explications. C'est surtout par des actes que je compte répondre ultérieurement aux observations qui ont été apportées à cette tribune.

L'aéronautique n'a pas échappé à la loi commune des créations nouvelles : tâton-nements, erreurs, doutes lui ont valu, dès le début, de nombreuses critiques, les unes justifiées, d'autres inexactes, d'autres enfin

exagérées.

Mais ce qu'il ne faut pas oublier pour émettre un jugement équitable, c'est la difficulté en présence de laquelle on se trouvait des l'origine de créer, sans précédent d'aucune sorte, une organisation nouvelle pour une arme dont l'évolution était si rapide que certains projets étaient à peine conçus que déjà il n'était plus temps de les exécuter, à cause des progrès réalisés.

M. Gaudin de Villaine. Pourtant l'Allemagne a résolu ce problème.

M. le ministre. Et puis, dans la fièvre des inventions qui se succédaient, devant les prodiges accomplis par les aviateurs, on a cru un peu partout que l'héroïsme dépensé sans compter pouvait suppléer à tout, et ainsi on a oublié que, même dans un ordre de choses où les qualités d'audace et de courage dominent les résultats, ceux-ci ne peuvent être vraiment définitifs et durables qu'avec de l'ordre, de la méthode et de la discipline.

Quelles que soient les fautes et les erreurs commises, — et tout à l'heure je les recon-naîtrai loyalement — un effort considérable

a été accompli.

Il a donné d'incontestables: résultats qui,

je l'avoue, pourraient être plus caractérisés si l'utilisation des bons vouloirs avait été meilleure. Mais, tels qu'ils sont, ils justifient l'hommage que je veux rendre aux officiers et au personnel subalterne qui, sans avoir été toujours encouragés comme ils auraient dû l'être, ont fait, en général, leur devoir et ont été les premiers ouvriers de l'aviation militaire.

Messieurs, il faut reconnaître que les services de l'aviation militaire semblent s'être constitués au fur et à mesure, sans orga-nisation déterminée d'avance et sans plan d'ensemble. L'inspection permanente de l'aéronautique, dépourvue de moyens d'exécution propres, obligée de passer par l'in-termédiaire d'autres services pour réaliser ses conceptions, absorbée dans ses pou-voirs et dans son action par la commission supérieure d'aéronautique qui, au lieu d'ètre un corps purement consultatif, avait en fait un pouvoir propre de décision, l'inspection permanente de l'aéronautique n'a jamais eu une véritable et effective responsa-

M. Reymond. C'est vrai. Très bien!

M. le ministre. Aujourd'hui la situation a changé. La direction de l'aéronautique a été constituée récemment: elle relève d'un directeur qui centralise tous les pouvoirs d'exécution et à qui appartient l'initiative des propositions soumises à l'approbation du ministre. Celui-ci, toujours responsable devant vous, a au moins devant lui un di-recteur, un chef de service responsable, tandis que auparavant, comme je vous l'ai dit, la responsabilité était si dispersée et si

émiettée qu'elle n'existait pour personne. Une autre cause de difficultés a été la pénurie d'officiers mis à la disposition de l'aéronautique. A ceux qui étalent venus dans l'arme nouvelle pour naviguer à travers l'espace, pour faire preuve d'audace et d'entrain, on demandait de remplir des fonctions d'administration ou de commandement pour lesquelles ils n'avaient ni

goût ni loisir.

Comment s'étonner dès lors que les différents centres d'aviation aient, en général, été mal administrés, que les deniers publics n'aient pas été utilement employés, et qu'en même temps, malgré l'imperfection de l'œuvre administrative qu'ils accomplissaient, ces officiers n'aient pas pu se perfectionner dans la pratique de l'aviation, comme ils auraient du le faire? Leur activité avait été, en effet, détournée de leurs occupations normales.

Autre défaut d'organisation : on avait concentré dans un seul établissement, celui de Chalais-Meudon, toutes les questions relatives à la commande, à la surveillance, à la réception des appareils et à leur répartition entre tous les centres d'aviation.

Cette centralisation excessive ne pouvait que paralyser l'activité et le développement de chaque centre, en même temps que, comme l'ensemble de l'organisation, elle faisait disparaître les responsabilités.

Les centres d'aviation n'avaient à se prononcer aucunement sur le choix des appareils et pourtant, plus d'une fois, ils se sont plaints de ceux qu'on leur envoyait et qui ne répondaient ni à leurs désirs, ni à leurs besoins.

Enfin, comme l'a dit l'honorable M. Reymond, une autre erreur a consisté à vouloir faire un ensemble unique de deux éléments dissemblables : l'aérostation et l'aviation, qui n'utilisent pas les mêmes engins et dont le personnel n'a pas à faire preuve des mêmes qualités pour remplir les mis-sions susceptibles de lui être confiées.

Confondues dans un même service, au lieu d'avoir chacune une vie propre, l'aérostation et l'aviation devaient, à un moment donné, entrer en rivalité au point de

vue du développement que le service com-pétent avait le devoir de donner à l'une et à l'autre. C'est ainsi que l'aérostation a été sacrifiée pendant les deux ou trois dernières années et que notre flotte de dirigeables n'est pas aujourd'hui ce qu'elle devrait être. Cette flotte de dirigeables ne comprendrait même pas encore un seul ballon rigide, alors que l'Allemagne en compte un certain nombre, comme vous le savez, si nous ne devions à la libéralité d'un particulier l'unique dirigeable que nous possédons.

L'aviation et l'aérostation sont désormais séparées; chacune aura sa vie propre et son indépendance, mais il faut une organisation complémentaire pour bien utiliser les aptitudes et les bonnes volontés.

Tout d'abord, il faut organiser le com-mandement. Les faits signalés par M. Reymond montrent que parfois il y a eu désac-cord entre les services. Des soldats ont été retenus dans des régiments, alors qu'ils devaient être dirigés sur les centres d'aviation. Il a pu y avoir, dans certains cas, des partis pris sur lesquels je ne veux pas insister. Mais, dans la plupart des cas, la faute incombé moins aux hommes, moins aux officiers qu'au fait que les règlements n'avaient pas été modifiés pour s'adapter aux nécessités de l'arme nouvelle.

C'est donc les règlements qu'il faut approprier sans tarder aux exigences de l'aéro-nautique et c'est à cela que nous nous em-ploierons tout d'abord. Il faut aussi, comme l'a mis en relief l'honorable M. Reymond, organiser un cadre permanent d'officiers. Sans doute, il y aura toujours des officiers qui ne feront que traverser le service d'aviation; ils rentreront dans leur arme pour y poursuivre leur carrière. Mais, à côté de ces officiers qui feront un stage dans l'aviation, il faut qu'il y ait un cadre permanent d'of-ficiers qui maintiendront dans le service d'aviation la continuité de vues et qui, à tous les degrés, devront faire montre d'une compétence indiscutable.

L'organisation que je conçois et que je me propose de mettre en œuvre est celle qui existe déjà, par exemple, pour les établissements de l'artillerie où nous voyons, à côté d'officiers qui séjournent peu de temps dans ces établissements, d'autres officiers qui se consacrent exclusivement au perfectionnement de notre matériel de guêrre et qui renoncent par là même à atteindre les grades d'officiers généraux. Ils s'arrêtent dans leur avancement au grade de colonel.

Cette spécialisation, qui existe ainsi pour les officiers des établissements d'artillerie, doit pouvoir être également exigée pour l'aviation; je me propose donc par des mesures appropriées, d'étendre le système applique dans les établissements d'artillerie à l'ensemble du service de l'aéronautique.

Bien entendu, messieurs, l'avancement se fera dans l'arme pour les officiers qui appartiendront au service d'aviation d'une façon permanente. Pour ceux, au contraire, qui feront un simple stage dans le service, on pourra, pendant la période actuelle qui a un caractère transitoire, compter comme année de troupe le temps qu'ils auront passé dans le service. C'est à cela que tend un projet qui est déposé actuellement devant la Chambre des députés et qui, à titre provisoire, prévoit que les trois années d'aviation compteront comme temps de troupe aux officiers rappelés ensuite dans

L'honorable M. Reymond nous a parlé du recrutement des mécaniciens et des soldats aviateurs. Il a dit avec raison que les mé-caniciens ont un rôle capital dans l'organisation de l'aviation, qu'ils sont attachés à leurs pilotes et que, par conséquent, on de-vrait avoir autant de mécaniciens que de pilotes.

Tout de suite, je voudrais faire une obser-

aux officiers des mécaniciens; mais il est également indispensable que les officiers soient préparés et soient eux-mêmes des

mécaniciens.

On l'a si bien compris qu'au mois de novembre 1913 le directeur de l'aéronautique a envoyé des ordres, afin de prescrire que désormais, avant de commencer leur instruction comme aviateurs, les pilotes soient astreints à faire des études de mécaniciens.

Voici en quels termes s'exprimait le di-

recteur de l'aéronautique:

« Des accidents graves peuvent, en effet, provenir du fait que les aviateurs, même quand ils sont devenus des conducteurs d'avions très habiles, ne connaissent pas suffisamment les conditions théoriques et pratiques d'établissement et de fonctionnement des appareils et des moteurs. Ces connaissances ne peuvent s'obtenir par la seule pratique du vol; elles se développent au contraire après qu'elles ont été acquises au cours d'études préalables. »

Et, plus loin, il organisait ces études préa-

lables de la manière suivante :

« Je prescris en conséquence que le stage préparatoire, prévu dès maintenant, auraune durée de deux mois et qu'il sera im-posé à tous les élèves désignés. Tous les efforts des instructeurs devront tendre à former des pilotes et non des conducteurs

d'avions. »

Cela dit, je reconnais que le nombre des mécaniciens est insuffisant et doit être aug-

menté.

On a parlé de l'absence de méthode dans le recrutement ainsi que du rôle que joue-raient les recommandations. M. Reymond me permettra de dire qu'il y a dans cette affirmation quelque exagération. Au contraire, les conditions du recrutement des soldats aviateurs ont été-réglées d'une manière précise.

Les commandants de recrutement sont, du reste, tout à fait étrangers aux fautes qui auraient pu être commises à cet égard, car il ne leur appartient pas de se prononcer sur l'affectation de ceux qui demandent à être incorporés dans les escadrilles.

M. Gaudin de Villaine. C'est l'affaire du commandement.

M. le ministre. Ces incorporations résultent, en effet, d'un examen pratique subi sur la demande des intéressés devant des officiers aviateurs ou aéronautes, examen suivi d'un classement que l'on observe rigoureusement.

C'est ainsi qu'en 1912, 420 hommes du service armé ont été incorporés, tous après un examen dans lequel ils ont obtenu une note au moins égale à 16, et qu'en 1913, sur 650 hommes, 520 ont subi l'examen et ont été

incorporés avec la moyenne 18.

M. Reymond a fait allusion à des soldats qui, bien qu'ayant toutes les qualités re-quises pour faire des pilotes, auraient été affectés aux cuisines. Cette allégation ren-

ferme une part de vérité.

L'un de ces soldats, qui avait rempli les fonctions de cycliste à Reims et qui était breveté de l'Aéro-Club a demandé en effet à être admis comme aviateur. On a repoussé sa demande à raison de sa conduite et de sa manière de servir. Il ne réunissait donc pas l'ensemble de conditions néces-saires pour être aviateur militaire. S'il est vrai que, pendant huit jours, il a fait l'office d'aide-cuisinier, ce n'est pas là la raison qui a empêché de l'admettre comme avia-

M. Emile Reymond. Ce n'est pas moi qui ai cité le cas du soldat dont vous venez de parler, monsieur le ministre.

M. le ministre. C'est vous-même qui critique du passé.

vation. Sans doute, nous devons fournir | m'avez communiqué tous les noms que je ! possède.

M. Emile Reymond. Vous faites erreur! Je n'ai pas parlé d'aviateur devenu cuisinier, j'en suis certain!

- . M. le ministre. Si ce n'est pas vous qui en avez parlé, c'est peut-être M. Poulle; je m'excuse d'avoir cité votre nom.
- M. Emile Reymond. Je suis trop sûr des faits que j'ai cités.

M. le ministre. Un autre soldat est arrivé à la troisième compagnie d'aviation le 6 novembre 1912; il a été détaché au personnel navigant le 26 février 1913 à Douai; il est allé ensuite à l'école du camp de Châlons et a été affecté, par décision ministérielle, à l'école Caudron au Crotoy. Il a obtenu un brevet militaire sur Sommer le 23 septembre 1913. Ce qu'il y a de vrai, c'est qu'en janvier 1913, bien avant le moment où il a été pourvu du brevet militaire, il avait momentanément remplacé un aide cuisi-

Ensin on a cité un autre cas celui du mécanicien d'un aviateur très connu — je crois que c'est vous, monsieur Reymond...

M. Emile Reymond, Non! non! ce n'est pas moi, monsieur le ministre.

M. le ministre. Peu importe, au surplus. Ce mécanicien avait été primitivement désigné pour une escadrille le 20 décembre 1913; il a été, sur sa demande et après vérification de ses aptitudes, affecté momentanément — et, je le répète, sur sa demande — au service des frais de route du détachement de Saint-Cyr, à la date du 15 janvier 1914; mais on considère que ce n'est là qu'une affectation momentanée et que, conformément au désir exprimé par lui, ce militaire sera affecté à une escadrille dès que cela sera possible.

En résumé, en ce qui concerne les incorporations des mesures ont été prises par le directeur actuel de l'aéronautique ; craignant qu'à raison de la rapidité avec laquelle la classe de 1913 avait été convoquée on ne puisse connaître tous les jeunes gens qui étaient en mesure de faire des aviateurs, le général Bernard s'est renseigné auprès de tous les constructeurs et, d'après les informations qui lui ont été communiquées, il a avisé les commandants de recrutement, assurant ainsi l'affectation de ces soldats aux escadrilles dans la mesure où leurs services pourraient être utilisés.

Des mesures doivent être prises, je le reconnais, pour faciliter l'affectation des mécaniciens et des soldats aux centres d'aviation. Soyez persuadés que le nécessaire sera fait pour assurer au service de l'aviation le concours de toutes les compétences.

Il y a mieux. Il faut qu'à tous les degrés de la hiérarchie, les autorités militaires de toutes les armes fassent preuve d'une collaboration mutuelle. (Très bien! très bien!) Il faut que chacune d'elles ne se préoccupe pas seulement des questions qui peuvent intéresser telle ou telle arme, tel ou tel corps, mais que, dans l'intérêt supérieur de la défense nationale, il y ait accord, coordination des efforts.

M. le comte de Tréveneuc. Pour cela, il faudrait un commandement. C'est cela qui nous manque.

M. le ministre. Nous croyons en principe au bon vouloir de tous, mais s'il faut faire plier des volontés, briser des résistances qui, pour des considérations personnelles ou des susceptibilités d'amour-propre, compro-mettraient l'intérêt général, nous saurons faire preuve de la fermeté nécessaire. (Très bien! très bien!)

M. Gaudin de Villaine. C'est une terrible

M: le ministre. Une réforme qui s'impose est la décongestion de cet organe central dont je parlais tout à l'heure, de l'établis-sement de Chalais-Meudon.

Déjà les attributions de cet établissement seront divisées par la séparation de l'aviation et de l'aéronautique; mais de plus, il faut décentraliser. Un seul établissement ne peut pourvoir tous les centres d'aviation d'une façon rapide et appropriée à tous les hesoins.

Néanmoins, il faut que nous ayons au ministère, au centre du service, un ensemble d'organisations qui nous permette de contrôler et de vérifier tous les centres d'aviation; il faut que nous ayons sans doute, là où les appareils sont reçus, des officiers techniciens, qui les vérifient, mais il nous faut aussi le concours d'autres officiers techniciens, sans cesse détachés, inspectant les différents centres et s'assu-

rant de l'état du matériel en service.

Nous croyons aussi qu'il est nécessaire de créer une section technique de l'aviation semblable à celle qui existe pour toutes

les autres armes.

M. Reymond ne paraît pas très favorable

M. Reymond ne paraît pas tres javorable à cette idée; lorsque je lui aurai donné les précisions nécessaires, il admettra très bien, je crois, la nécessité de cette création.

Nous ne prétendons pas évincer les constructeurs. Au contraire, nous reconnaissons tous les services qu'ils rendent à l'aviation et page generales qu'ils rendent à l'aviation. et nous comptons sur leur concours. Mais nous croyons qu'une section technique est nécessaire pour contrôler, pour étudier, concurremment avec les entreprises privées. Nous avons du reste un exemple de l'utilité d'un tel organisme dans la section technique de l'artillerie, qui a rendu tant de services et a permis de per-fectionner notre matériel avec une réella économie si l'on considère ce que nous aurions dû payer en nous adressant exclusivement à l'industrie privée.

Nous ne prétendons pas développer cette section technique au point de fabriquer nous-mêmes, nous voulons seulement qu'elle nous permette d'étudier les perfectionnements dont les appareils sont susceptibles ; cela ne nous empêchera pas d'acceuillir tous les concours et d'accepter toutes les améliorations que l'industrie privée pour-

rait nous suggérer.

Nous ne voulons à aucun prix décourager les constructeurs, nous ne voulons pas les priver de travail; mais cette concurrence qui s'établira entre eux et les établisse-ments de l'Etat pour l'étude des projets, et non pour la fabrication des appareils, ne peut être que profitable au bien du ser-

Messieurs, l'honorable M. Reymond s'est montré un peu sévère, qu'il me permette de le lui dire, pour les officiers d'administration employés dans l'aéronautique. Je reconnais que trop souvent nos centres d'aviation ont été mal administrés : mais là encore il faut se demander si c'était vraiment la faute des officiers détachés dans les cen-

Une période d'initiation était nécessaire à ces officiers d'administration, car les opérations de comptabilité auxquelles ils avaient à se livrer dans l'arme nouvelle où l'on venait de les verser étaient toutes différentes de celles de l'artillerie ou du génie. La vérité, c'est qu'il aurait fallu modifier les règlements existants. Les règlements de comptabilité, les règlements administratifs relatifs à l'aviation n'ont pas été faits. Leur élaboration se poursuit actuellement et leur publication est prochaine. N'est-il pas ainsi permis de penser que les officiers d'adminis-tration ont été moins coupables qu'on ne le croit?

Il y a, dans l'ensemble du service par exemplé, un défaut de prévoyance que je

suis obligé de reconnaître, mais le remède y sera apporté à très bref délai.

J'arrive, messieurs, à la question du recrutement des pilotes, du brevet et des épreuves.

Je tiens à fixer immédiatement le Sénat sur le chissre des pilotes militaires : le nombre des pilotes appartenant à l'armée active est à l'heure actuelle de 330. De ces 330 pilotes, les uns ont déjà obtenu anté-rieurement leur brevet de pilote militaire et ont depuis lors subi tous les six mois de nouvelles épreuves ainsi qu'ils en ont l'obligation, les autres ont acquis ce brevet dans le dernier semestre de 1913. Il n'y a parmi eux aucun de ces pilotes fatigués ou honoraires qui ne naviguent plus. A ce chiffre, il faut ajouter 130 élèves militaires répartis dans les différentes écoles et dont un certain nombre passeront leur brevet militaire incessamment. Dans ces effectifs, il y a 180 officiers.

M. Reymond signalait la décroissance du nombre des officiers qui demandent à en-trer dans l'aviation. Le fait est exact, mais on peut constater par les résultats des examens, que les officiers qui postulent aujour-d'hui ont plus de qualités, sont mieux préparés, ont des aptitudes supérieures à celles de leurs camarades des années précédentes. Au début, il convenait que les officiers donnassent l'exemple du courage; il était utile qu'ils payassent de leur per-sonne. Mais aujourd'hui on peut considérer comme souhaitable que des soldats et des sous-officiers, peu à peu, remplacent, pour une large part, les officiers en tant que pilotes. Les officiers auront le rôle d'observateurs.

De plus, les officiers qui entrent mainte-nant dans cette carrière sont, en général, pris jeunes que ne l'étaient leurs devanciers. Par là même, le recrutement est meilleur. Il a paru nécessaire de leur appliquer, à cet égard, une règle qu'a fixée M. Messimy et qu'aucun de ses successeurs n'a enfreinte; elle consiste à n'admettre dans les écoles d'aviation que les officiers ayant accompli deux ans de grade, au moins, dans un corps de troupe.

il est indispensable, étant donné qu'il s'agit d'officiers, qu'à la sortie de l'école ils aient fait, dans un régiment, un stage qui leur donne les qualités de l'officier. Il est évident que, si ces candidats pilotes ont la vocation, ce ne sont pas ces deux ans passés dans un régiment qui les feront renoncer à la carrière de leur choix.

J'ajoute que, pour les officiers qui de vront faire leur carrière dans l'aviation, il sera utile d'avoir fait un stage limité de deux ans, par exemple, dans un corps de troupe, asin de ne pas être entièrement étrangers aux armes qu'ils auront à servir dans l'aviation.

D'ailleurs, je tiens à exposer au Sénat le mode de recrutement actuellement en vigueur. Pour les officiers, sous-officiers, soldats, on fait appel à toutes les bonnes volontés, sans restriction. Toutes les de-mandes sont obligatoirement instruites par les chefs de corps et transmises au minis-tère qui doit statuer sur l'admission de ces demandes, après enquête. Une fois désignés, les élèves pilotes font

un stage de deux mois sans voler, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, afin d'être initiés au mécanisme de leurs appareils. On leur donne toutes les connaissances techniques et pratiques nécessaires à la conduite des appareils et des moteurs.

Pendant ces deux mois, ces officiers vivent dans une école d'aviation, dans un milieu d'aviateurs qui les préparent à leur futur métier de pilote.

Après ce stage, qui donne lieu à une pre-mière sélection, deux autres périodes de stage ont été également prévues. Pour ac-

complir la première, il est nécessaire qu'ils aient d'abord leur brevet de l'aéro-club. On exige qu'ils puissent voler pendant une heure sur aérodrome.

Lorsque ce premier stade a été parcouru, le candidat est autorisé à voler sur la campagne voisine, jusqu'au moment où il sera en mesure de triompher des épreuves du brevet militaire.

L'obtention de ce titre implique les obligations suivantes: 1º avoir exécuté un vol plané d'une hauteur de 500 mètres, en atterrissant à moins de 100 mètres d'un endroit désigné d'avance, sans remettre le moteur en marche, en vol plané; 2º avoir exécuté un vol de 150 kilomètres en ligne droite, sans escale; 3° avoir exécuté un voyage de 200 kilomètres en circuit fermé, avec deux escales obligatoires, indiquées à l'avance, en moins de quarante-huit heures consécutives; aucun des côtés du triangle ainsi formé ne doit être inférieur à 20 kilomètres; 4º au cours d'un de ces voyages ou dans une épreuve spéciale, si le temps ne l'a pas permis, le pilote doit se maintenir à une hauteur constante de 1,000 mètres pendant une heure au moins.

Vous voyez combien ces épreuves sont sévères et difficiles. Vous sentez combien elles sont plus rigoureuses que celles exigées pour la délivrance du brevet de l'aéro-club, qui comporte simplement deux épreuves de distance consistant, chacune, à parcourir sans contact avec le sol ou avec l'eau, un circuit fermé représentant la longueur minimum de 5 kilomètres; deuxièmement, une épreuve de hauteur consistant à s'élever à une hauteur maximum de 100 mètres au-dessus du point de départ, la descente devant s'effectuer en

vol plané.

Aussi, ne pouvons-nous attribuer à ce brevet de l'aéro-club qu'une valeur rela-

C'est ainsi que les jeunes gens détenteurs du brevet militaire peuvent être incorporés, de droit, dans l'aviation, dès leur arrivée au régiment, s'y engager pour trois ans à toute époque de l'année et enfin reprendre leur entraînement quatre mois après leur arrivée au corps ; tandis que l'entrée dans l'aviation des détenteurs du brevet de l'Aéro-Club est subordonnée, lors de l'incorporation, à un examen d'aptitude profession-

Nous sommes arrivés à cette réglementation, à laquelle il convient de tenir la main, à la suite de certaines constatations commé celle-ci : en février 1912, un certain nombre de jeunes gens, pourvus du brevet de l'Aéro-Club, ont été incorporés dans diverses armes. Or, après que ces recrues eurent séjourné dans les centres d'aviation, il a dû en être éliminé un quart.

J'en viens à l'instruction donnée aux élèves pilotes; elle est actuellement assurée par des chefs pilotes militaires, sous la direction des commandants d'école mili-

taire.

commandants d'école sont pilotes Ces eux-mêmes, et ce sont les inspecteurs atta-chés à la direction de l'aéronautique qui ont la haute main sur cet enseignement.

Les chefs pilotes et les commandants d'école font connaître les candidats qui ne leur paraissent pas avoir les aptitudes nécessaires pour passer d'un stade à l'autre; de ce fait, une première élimination rigou-reuse s'effectue au cours de l'instruction. La sélection s'opère ensuite, grâce aux épreuves auxquelles sont soumis, dans chaque stade, les futurs pilotes. Une circulaire de M. Millerand prescrivait qu'à chaque stade le pilote devait lui-même faire une demande écrite pour être admis à continuer son entraînement. Cette prescription ne semble pas donner des garanties aussi grandes que le système finalement adopté, et qui consiste, mentés.

je le répète, dans les éliminations succes-

sives opérées par les chefs.

L'honorable M. Reymond a parlé de l'amour-propre des aviateurs qui veulent rester, quand même, dans l'arme, alors qu'ils; ont perdu la confiance nécessaire pour échapper aux périls continuels auxquels ils sont exposés.

Que l'on prenne la formule de M. Millerand, ou bien que l'on adopte le système de M. Reymond, qui permettrait de renvoyer les aviateurs après un très court délai, un mois, je crois... C'est bien la, en effet, je pense, le safante que vous préconisiez, monsieur le sénateur?

M. Emile Reymond. Voulez-vous me permettre de vous donner, à cet égard, quelques brèves précisions?

M. le ministre. Très volontiers.

M. Emile Reymond. J'ai préconisé un système qui avait pour but de ne pas froisser l'amour-propre de l'officier et de faire en sorte que celui-ci, se reconnaissant luimême inapte à continuer sa carrière dans l'aviation, pût rentrer dans son corps d'origine, sans paraître renoncer à un exercice périlleux. Ce système avait été d'ailleurs admis en principe par vos prédécesseurs, monsieur le ministre, mais il n'a jamais été appliqué. Il consistait, après un certain stage, à renvoyer tous les officiers dans leur corps, à attendre qu'ils fissent eux-mêmes une demande et à choisir ensuite, parmi les auteurs des demandes, ceux qué on voudrait conserver dans l'aviation.

On ne saurait donc pas, lorsqu'un officier resterait dans son corps, s'il n'avait pas voulu demander à rentrer dans l'aviation, ou bien si le ministre n'avait pas voulu le reprendre, en sorte que l'amour-propre de cet officier se trouverait ainsi ménagé. (Très

bien! sur divers bancs.

M. le ministre. Il ne l'est pas autant que I'on pourrait le supposer ; car, justement, par cela seul qu'on ignorerait, dans leur corps, s'ils ont été renvoyés ou s'ils ont préféré rester, la plupart du temps, ces officiers de-manderont à rentrer dans l'aviation, pour bien montrer que l'on n'a pas voulu se priver de leurs services.

Si l'on admet que les chess peuvent opérer un choix rigoureux, et que, soucieux de leurs devoirs, ils renvoyent impitoyablement ceux qui n'ont pas les dispositions nécessaires pour faire de bons aviateurs, on arrivera à la sélection la meilleure et la plus

M. Gaudin de Villaine. Il faut surtout de bons outils, car ce sont les avions qui manquent.

M. le ministre. Nous avons vu comment on recrutait les pilotes parmi le personnel présent sous les drapeaux; mais j'estime que l'Etat doit faire davantage; il doit favo-riser la préparation, aussi complète que possible, des jeunes gens appelés à venir au régiment, en les poussant à avoir leurs brevets avant leur incorporation. D'autre part, nous préoccupant de la mobilisation, nous devons, par des mesures appropriées, nous assurer le concours de réservistes continuant leur entraînement dans l'aviation militaire. Nous avons l'intention — et le projet auquel je fais allusion et qui sera soumis aux Chambres est déjà préparé — d'établir un système de primes, les unes destinées aux jeunes gens avant leur arrivée au régiment, les autres accordées aux réservistes qui, après avoir obtenu leurs brevets militaires dans l'armée active, auront continué, dans la vie civile, la pratique de l'aviation. Nous espérons, ainsi, recruter plus facilement des aviateurs pour l'armée active et conserver, pour le jour de la mobilisation, des aviateurs expériJ'arrive maintenant, messieurs, aux écoles d'aviation; les écoles civiles ne réunissent pas, comme on pourrait le croire, tous les types d'appareils, de telle sorte que chaque aviateur puisse y trouver celui qu'il prefère. Non. La plupart des écoles d'aviation ne sont, en quelque sorte, que l'annexe d'une fabrique d'avions, le complément d'un atelier de construction d'appareils d'aviation

Nous avons créé des écoles militaires pour plusieurs raisons. Tout d'abord pour assurer, dans les rangs de nos aviateurs, l'observation d'une stricte discipline. L'autre jour, M. Reymond reconnaissait que, dans les écoles civiles, par suite d'un défaut d'organisation, les officiers n'avaient pas toujours donné l'exemple de la discipline. C'est un mal auquel il fallait porter remède. Nous avons également cherché, par la

Nous avons également cherche, par la création d'écoles militaires, à unifier les méthodes d'entraînement des officiers.

J'ajoute que nous nous trouvions en présence de grosses difficultés pour faire parvenir, dans les écoles civiles, les officiers jusqu'au brevet militaire. Vous avez vu combien grande était la différence entre le brevet militaire et le brevet de l'Aéro-Club...

M. Gaudin de Villaine. C'est la qualité des avions, surtout, qui diffère.

M. le ministre. J'arriverai tout à l'heure à la question des appareils, monsieur le sépateur.

Nous avons vu, disais-je, quelle différence très sensible existe entre les deux brevets; or, dans les écoles civiles, on n'était pas disposé, d'une manière générale, à pousssr les pilotes de l'armée jusqu'au brevet militaire. On n'en avait pas toujours les moyens et, dans tous les cas, on demandait au ministère de la guerre des prix tellement élevés que vraiment il semblait aussi économique, sinon plus, d'instituer des écoles militaires.

Nous ne voulons pas, en créant ces écoles militaires, diminuer les avantages accordés jusqu'à ce jour aux constructeurs. Il semble bien, d'ailleurs, que ces derniers n'aient jamais attendu de ces écoles civiles des bénéfices importants. Ces écoles n'étaient en quelque sorte, comme je vous l'ai dit, que des annexes de leur établissement industriel. La suppression de la petite indemnité que les constructeurs demandaient pour entraîner les élèves jusqu'au brevet de l'Aéro-Club ne saurait leur causer, un sérieux préjudice le jour où l'on enverrait directement les élèves dans les écoles militaires.

M. Hervey. Ils ont agrandi leurs écoles.

M. le ministre. Ce que je tiens à dire, c'est que les écoles civiles pourront subsister précisément pour préparer et entraîner les jeunes gens que nous voulons pousser vers l'aviation avant leur arrivée au régiment. Nous leur accorderons des primes telles qu'ils pourront payer les écoles privées et y acquérir un entraînement tel qu'à leur arrivée sous les drapeaux ils auront la certitude d'être incorporés dans les escadrilles d'aviation.

En même temps, l'avantage que nous leur aurons donné, et qui souvent sera partagé par l'école même d'aviation à laquelle le pilote sera attaché, constituera un encouragement sérieux pour les constructeurs, dont nous ne voulons à aucun point de vue réduire les bénéfices. Nous reconnaissons, en effet, tous les services qu'ils ont rendus à l'aviation, et nous voulons, tantôt d'une façon directe, tantôt d'une façon indirecte, continuer à les subventionner et à les sou-

J'arrive à la question d'avancement et de commandement. Il ne faut pas croire que, des à présent et quelle que soit la nécessité de créer sans délai un corps homogène d'aviateurs, il n'y ait d'avancement ni pour les sous-officiers, ni pour les officiers qui restent dans l'aviation.

En ce qui concerne les sous-officiers, je tiens à dire que, parmi les sous-officiers qui font partie du personnel de l'aviation, 6 p. 100 peuvent être nommés adjudants chefs sans quitter l'aviation; 14 p. 100, adjudants; 80 p. 100, sergents. Les caporaux et soldats peuvent arriver, dans l'arme, au grade de sous-officier.

J'ajoute que les sous-officiers restant dans l'aviation peuvent devenir officiers de deux façons, soit directement, à la condition d'avoir dans leur arme d'origine le brevet de chef de section, soit en passant par les différentes écoles de sous-officiers

Comme je l'ai dit, les officiers, par le fait même que la porte de sortie est toujours ouverte, peuvent rentrer dans leur arme. Actuellement, la loi exige que tous les capitaines, commandants et colonels aient accompli deux ans de commandement effectif dans leur arme pour pouvoir être promus au grade supérieur. J'ai dit que le Gouvernement avait déposé devant la Chambre un projet qui permettrait provisoirement, pendant trois ans, de donner de l'avancement aux officiers dans les corps d'aviation sans les renvoyer dans un corps de troupe. Bien entendu, cette disposition législative n'exclut pas l'idée que j'ai déjà exprimée d'organiser, en dehors des officiers qui ne font qu'un stage dans l'aviation, des cadres permanents. Les officiers appartenant à ces cadres recevront leur avancement exclusivement dans l'aviation.

L'honorable M. Reymond a mis en cause les officiers supérieurs qui commandent les groupes aéronautiques, ou plutôt il a fait remarquer ce fait, évidemment critiquable à première vue, que ces officiers n'étaient pas eux-mêmes des aviateurs.

C'était là, messieurs, dans la période d'installation des services de l'aviation, une situation inévitable.

Mais je dois dire que les trois officiers supérieurs qui sont actuellement — j'insiste sur le mot — à la tête du service de l'aviation, offrent des garanties de compétence qui peuvent inspirer pleine confiance et à leurs subordonnés et à leurs chefs.

Je reviens, messieurs, aux pilotes civils et aux primes dont ils pourraient bénéficier

Les primes auxquelles j'ai fait allusion tout à l'heure seraient constituées de la manière suivante: tout jeune soldat arrivant au régiment avec un certificat constatant l'accomplissement des épreuves du brevet militaire recevait une prime dont le chiffre est à déterminer, mais qui s'élèverait à plusieurs milliers de francs. Les seules conditions à remplir seraient que le pilote ait été formé sur un avion du type escadrille, et, en outre, qu'il possède encore, au moment de son incorporation, les aptitudes physiques nécessaires.

Quant aux réservistes dont j'ai dit quelques mots tout à l'heure, s'ils veulent se plier à un entraînement régulier et passer tous les six mois, par exemple, un examen prouvant qu'ils sont toujours en mesure de conserver le bénéfice du brevet militaire, ils obtiendront, eux aussi, des primes importantes. Ce système assurerait, j'en suis certain, un bon recrutement d'aviateurs de réserve pour le cas de mobilisa-

Déjà nombre de civils, détenteurs du brevet militaire, figurent sur les contrôles de la mobilisation. Les mesures que je compte prendre relativement à l'attribution des primes ne feront qu'augmenter le nombre de ces aviateurs.

On paraissait douter ces jours derniers, à L'Etat fera l'économi cette fribune, de l'organisation des réserves d'abri des appareils.

au point de vue de l'aviation. Je tiens à dire que tout ce qui concerne la mobilisation des pilotes a fait l'objet d'instructions qui remontent au mois de mars dernier (circulaire du 13 mars 1913).

qui remontent au mois de mars dermei (circulaire du 13 mars 1913).

Je tiens d'abord à répéter que nous n'avons aucun parti pris à l'égard des constructeurs et que nous les considérons comme des collaborateurs précieux.

Le fait seul, d'ailleurs, que nous leur devons les premiers progrès accomplis dans l'aviation nous fait une obligation de continuer à les seconder et à les encourager.

Nous devons, par conséquent, faire en sorte de leur assurer des commandes annuelles. Mais, beaucoup plus que dans n'importe quelle autre arme, la dificulté des commandes est grande dans l'aviation. Pour les armes de l'artillerie et de l'infanterie, on constitue des approvisionnements, et, à moins de supposer des progrès absolument imprévus, ces approvisionnements sont de longue durée.

Ici, il n'en est pas de même. Les progrès incessants de l'aviation font qu'à chaque instant le matériel doit être renouvelé et amélioré; il arrive souvent, par la même, qu'au moment où l'on entrevoit un perfectionnement prochain on ne peut pas, on ne doit même pas faire les nouvelles commandes qui seraient projetées, dans la crainte qu'elles ne soient inutiles du fait des progrès réalisés.

Il est donc impossible, en matière d'aviation, de poser des règles fixes pour les commandes et de dire par avance que dans le courant de l'année on commandera exactement tel ou tel nombre d'appareils.

On peut indiquer des chiffres approximatifs, on ne peut jamais fixer des chiffres exacts. Dans tous les cas, il est certain que nous n'avons pas sculement intérêt à avoir dans notre service actif un grand nombre d'appareils, mais que nous devons aussi nous réserver, pour le jour de la mobilisation, des appareils supplémentaires. Et c'est ici, messieurs, qu'intervient le projet que nous avons à peu près arrêté et qui consiste dans les primes à l'appareil.

Tout constructeur qui présenterait à l'armée un avion du type escadrille, c'est-àdire rentrant dans la catégorie usitée normalement dans nos centres d'aviation, recevrait une prime, importante, de plusieurs milliers de francs, pourvu qu'à deux reprises, et à six mois de distance, il représente cet appareil et prouve qu'il l'a conservé en bon état à la disposition de l'unité militaire.

Si, au lieu d'un avion du type escadrille, il présente un appareil d'un autre type, il devra, pour avoir droit à la prime, présenter à la fois l'appareil et l'aviateur entraîné pour le monter. Mais les primes ne seront pas indéfiniment renouvelables; après deux semestres et deux présentations de son appareil, le constructeur devra, pour avoir droit aux primes, présenter un appareil nouveau, c'est-à-dire perfectionné.

Il était nécessaire de prévoir, par ces dispositions, les améliorations incessantes qu'on peut réaliser sur les avions, et, en même temps, de stimuler le zèle des constructeurs.

M. Hervey. Quel intérêt peut avoir un industriel à garder chez lui un avion?

Vous n'en trouverez pas un qui, pour 2,000 fr., veuille accepter cela.

M. le ministre. Il ne s'agit pas de 2,000 francs. Nous prévoyons des primes assez élevées pour qu'au bout de deux semestres l'appareil soit à peu près entièrement payé. Cela est indispensable pour constituer un encouragement sérieux aux constructeurs. L'Etat fera l'économie de frais d'entretien et d'abri des appareils.

- M. Gaudin de Villaine. Comment est | composée la commission de réception?
- M. le ministre. Des inspecteurs de l'aéro-nautique et d'officiers aviateurs.
- M. Gaudin de Villaine. Ils n'ont pas voix au chapitre, car à chaque instant on impose aux officiers aviateurs des appareils dont ils ne veulent pas.
- M. le ministre. Vous dites que les officiers aviateurs n'ont pas voix au chapitre. On leur a, tout au contraire, laissé pendant longtemps une trop grande latitude. C'est ainsi que nous avions des appareils dissemblebles abaiss par les aviateurs. Il est arrivé blables choisis par les aviateurs. Il est arrivé qu'après avoir choisi les appareils, ils renonçaient à les monter.
- M. Gaudin de Villaine. Je connais des exemples d'officiers qui n'ont pas voulu monter les appareils qu'on leur imposait.

M. le ministre. Quant au nombre des appareils, je tiens à dire au Sénat qu'il peut être avantageusement comparé à celui des avions allemands. Les Allemands ont actuellement de quatre cent cinquante à cinq cents avions; nous en avons six cents.

Après avoir constaté que nous n'avions pas d'avions blindés, M. Reymond nous a dit que ces avions blindés ne présentaient pas de très grands avantages. Nous voyons cependant, quant à nous, qu'il est néces-saire d'avoir des avions blindés qui pour-ront plus sûrement, étant à l'abri des balles ennemies, servir aux missions des reconnaissances.

- M. Gaudin de Villaine. Pourquoi n'en avons-nous pas? Les Allemands en ont bien!
 - M. le ministre. Nous ne le savons pas.
 - M. Gaudin de Villaine. Si !...
- M. le ministre. On ne peut pas affirmer que les Allemands en aient...
- M. Gaudin de Villaine. Je vous affirme qu'ils en ont!

M. le ministre. Ils se préoccupent d'en avoir, mais il n'est pas prouvé qu'ils les

aient à l'heure actuelle.

Les études des Allemands relatives aux avions blindés se poursuivent dans le plus grand secret à Dobritz, et personne, je le répète, ne peut affirmer qu'aujourd'hui les Allemands aient des avions blindés. Dans tous les cas, ce que je tiens à dire, c'est que nous avons conclu avec un certain nombre de maisons, des marchés conditionnels pour la fourniture d'avions blindés. J'ajoute que nous en avons actuellement un, construit par le commandant Dorand, qui paraît donner toute satisfaction.

D'ailleurs, pour répondre aussi à des observations qui tendaient à prouver que nous n'avons pas expérimenté nos avions armés, et que nous n'avons pas songé à constater les dégâts qu'ils sont susceptibles de produire, nous payages directions. de produire, nous pouvons dire qu'au Maroc les avions ont rendu à cet égard des services appréciables. C'est ainsi, notam-ment, qu'à Tadla ils ont incendié des villages et rendu des services à la colonne du

général Mangin.

Nous avons enfin un autre type d'appareils, un type destroyer, c'est-à-dire blindé et armé, et bientôt nous aurons un autre type de ce même avion. Nous allons procéder à l'ex-périmentation de ce destroyer avec toutes les précautions nécessaires et j'espère que si, comme nous le supposons, les résultats sont satisfaisants, nous pourrons bientôt commander un certain nombre de ces destroyers, qui seront appelés à la fois par leur rôle offensif et leur puissance défensive, à rendre les plus grands services.

- M. le comte de Tréveneuc. Il semble tout à fait inutile de dire cela.
- M. le ministre. On nous a reproché de ne pas avoir des avions suffisants. Je ré-ponds que nous faisons des études.
- M. Gaudin de Villaine. J'ai dit que les Allemands en avaient.

M. le ministre. Puisque je parle des appareils, je veux dire un mot de ceux qui ont été achetés avec les fonds provenant de la souscription nationale. (Mouvements divers.)

Pendant les exercices 1912 et 1913 on a acheté 577 appareils qui ont été livrés. Cent autres restent à livrer; nous avons donc en tout 677 appareils achetés au cours des exer-

cices 1912 et 1913.

175 appareils proviennent des fonds de la souscription nationale sur lesquels 21 ont été donnés, commandés et payés par les souscripteurs. A ce chiffre nous devons ajouter 72 appareils qui ont été transformés et réparés après avoir subi de très petits

dégâts.

Mais les 175 appareils provenant de la souscription nationale — ou plutôt les 156, puisqu'il y en a 21 qui ont été offerts en nature par les souscripteurs — n'ont pas été payés intégralement avec les fonds de cette souscription. On a attribué à celle-ci le bénéfice de ces achats en comptant une somme de 15,000 fr. par appareil. Or, comme les avions coûtaient bien davantage, ce sont les crédits budgétaires qui ont parfait la différence entre les 15,000 fr. et la valeur réelle. C'est ainsi que, en sus des 2,268,329 francs de la souscription nationale, l'Etat a versé sur les crédits budgétaires, pour les avions considérés comme appartenant à cette souscription, 1,090,000 fr. Les achats d'appareils, sur les crédits budgétaires, se sont élevés ainsi, en 1912, à 6,649,000 fr. En 1913, ils ont été de 5,873,000 fr. A cette somme doit s'ajouter le prix des appareils à livrer, auxquels est affectée une prévi-sion de 2,545,000 fr., ce qui représente 15 millions en totalité.

Une somme de 4 millions n'a pas été employée sur les crédits budgétaires. C'est évidemment ce qui a donné lieu aux critiques dirigées contre le ministère de la guerre. Mais le fait que nous avons encore 100 appareils à livrer prouve que les constructeurs, tout en réclamant des commandes, n'ont pas toujours été en mesure

de les exécuter en temps voulu.

Dans tous les cas ces 4 millions que l'on aurait dû employer ne sont pas perdus pour les constructeurs; ils sont reportés sur l'exercice 1914, et ne se confondent nul-lement avec les crédits budgétaires propres à cet exercice.

Par conséquent si les constructeurs sont en mesure d'exécuter les commandes qui vont leur être faites, au cours de cet exercice, sur les 4 millions qui ont été reportés des exercices antérieurs et sur les crédits

prévus au budget de 1914, ils n'auront rien perdu et ne sauront légitimement se plain-

intentions des donateurs.

M. Hervey. Voulez-vous me permettre une observation, monsieur le ministre?

M. le ministre. Volontiers.

M. Hervey. Comment se fait-il que des commandes, consécutives à ces crédits, n'aient été passées que le 13 décembre ? Il ne faudrait pas dire que les constructeurs n'ont pas livré quand on a passé les com-mandes, le 13 décembre, pour la même

C'est peut-être parce qu'on avait mis six mois à préparer les cahiers des charges qu'on n'a pu se faire livrer à temps les appareils. Ne chargeons donc pas les constructeurs de ce qui n'est peut-être qu'une faute des bureaux.

M. le ministre. Les constructeurs ont été incontestablement en retard pour un grand

nombre d'appareils.

Quant à la commande passée le 13 décembre, le lendemin du jour de mon arrivée au ministère, je ne saurais vous ren-seigner d'une façon précise, mais M. le commissaire du Gouvernement pourra le

- M. le général Bernard, chargé des services de l'aéronaulique, commissaire du Gouvernement. Il est absolument exact que les commandes sont faites en retard. Cela tient d'abord à ce que les formalités administratives sont très nombreuses... (Mouvements divers.)
- M. Hervey. Alors, ce ne sont pas les constructeurs qui sont en faute!

M. le commissaire du Gouvernement. .mais, d'un autre côté, il est un fait certain, c'est que les constructeurs sont avisés, tout au moins officieusement, des commandes qui leur seront faites.

Si les formalités administratives, exemple le transfert de la demande direction du contrôle au ministère de la guerre et à la commission des marchés, prennent deux mois ou deux mois et demi...

M. Hervey. Ou six!

- M. le commissaire du Gouvernement. il n'en est pas moins vrai, comme je le di-sais tout à l'heure, que, dès que la commis-sion des commandes se réunit et qu'elle arrête les chiffres d'appareils à commander, ces chiffres sont portés à la connaissance des constructeurs, et l'on peut croire qu'ils pourraient, dès ce moment, mettre leurs appareils en construction.
- M. Hervey. Il faut n'avoir pas été industriel pour faire une pareille réponse.
- M. le commissaire du Gouvernement. Nous avons constaté cette erreur, et des ordres sont donnés pour que la commission des commandes se réunisse dès le mois de janvier pour préparer les commandes du deuxième semestre de l'année et, dès juillet, pour préparer celles du premier semestre de l'année suivante.

J'espère que, dans ces conditions, avec les délais nécessaires pour l'examen des marchés, cet examen pourra avoir lieu en mars pour le deuxième semestre de l'année, et au mois d'octobre pour le premier semestre de

l'année suivantê.

M. Gaudin de Villaine. Et les quatre dirigeables, monsieur le ministre, qui devaient être fournis en janvier...? (Réclamations sur divers bancs.)

Un membre à droite. C'est intéressant!

M. le ministre. J'en parlerai tout à l'heure. Laissez-moi terminer avec l'aviation. (Parlez! parlez!)

Messieurs, diverses critiques ont été formulées pour représenter l'administratione la guerre comme entravant le développement de l'industrie privée, en restreignant des d'avions. A ce point de vue, nous pouvons citer l'exemple de l'Allemagne, qui s'est décidée pour deux types, un type de biplan et un de monoplan. Nous croyons nécessaire de n'avoir qu'un pombre restreint cessaire de n'avoir qu'un nombre restreint de types d'appareils. Nous avons eu a constater dans le passé qu'il était mauvais d'avoir de la constater dans le passé qu'il était mauvais de la constater dans le passé qu'il était mauvais de la constate de la const d'avoir des types nombreux et dissembla-bles, et combien, à ce point de vue, on avait, été mal inspiré lorsqu' on s'était, fié | au désir des aviateurs qui choisissaient lleurs appareils, encore il y a deux ou trois

Nous reconnaissons la nécessité de n'admettre les appareils qu'après des essais tout à fait rigoureux. On a eu évidemment tort, ainsi que le montrait l'autre jour M. Poulle, d'accepter un type d'appareil, pour déclarer peu de temps après que cet appareil ne pouvait rester en service. Sans doute, entre le moment où les appareils dont il s'agit avaient été acceptés et celui où l'on a renoncé à s'en servir, des accidents étaient survenus, à la suite desquels les aviateurs avaient déclaré qu'ils ne voulaient plus monter ces avions. Mais le seul fait que des appareils dont on a reconnu très vite les inconvénients aient pu être agréés et acceptés, prouve que les essais n'avaient pas été suffisants. Nous exigerons donc des essais rigoureux, et quand nous aurons déterminé les types en petit nombre d'appareils, nous demanderons à nos constructeurs d'imiter les constructeurs allemands, qui ne se bornent pas à établir les appareils de leur type, mais qui acceptent également de construire des appareils qui ne sont pas de leur inven-tion et dont l'autorité militaire a déterminé le type.

M. Emile Reymond. Il faut le leur imposer.

M. le ministre. Je suis convaincu que les industriels comprendront que tel est leur véritable intérêt, en même temps que c'est le procédé le plus conforme aux progrès de l'aviation. Bien entendu, toutes les fois que des améliorations pourront être apportées à ces appareils, et lorsque ces améliorations auront été dûment constatées, nous ne voyons aucun inconvénient à ce que des constructeurs prennent l'initiative d'améliorer les résultats donnés par des appareils inventés ou non par eux.

Nous désirons également développer, favoriser les vols de nuit qui sont, paraît-il, pratiqués en Allemagne et, a-t-on dit, en Angleterre également. Mais nous avons besoin, étant donné les dangers qu'ils présentent, de réaliser certains perfectionne-ments dans les appareils, dont les moteurs doivent être parfaitement au point. Ces mo-teurs seraient, prétend-on, en Allemagne, supérieurs aux nôtres. Nous voulons provoquer entre les fabricants de moteurs une émulation qui nous permette d'arriver au moins

à un même degré de perfection. Je reviens encore aux appareils à un

autre point de vue.

M. Reymond parlait l'autre jour du jet de projectiles, des services que l'aviation avait rendus au Maroc et qui, à son gré, étaient insuffisants. Il est possible que l'on eût pu demander davantage aux aviateurs au Maroc, mais il ne faut pas se dissimuler que la situation dans cette région est différente de celle qui existe en France, non seulement à cause des dangers que courent les àviateurs dans un pays pour lequel ils n'ont pas de cartes leur permettant de se guider, mais encore à raison du climat, qui rend leur rôle beaucoup plus difficile:

« Pendant la période d'été, écrit le général

Lyautey, la température très chaude de l'intérieur du pays provoque des remous violents, des courants verticaux, rend l'air peu portant, et les vols sont parfois difficiles, dangereux ou même impossibles. La luminosité moindre qu'en France, la fréquence des brouillards augmentent les causes d'er-reurs et trompent les observateurs sur le relief et la distance des accidents du sol. »

Néanmoins, le général Lyautey, le pre-mier, a proclamé les services que les avions lui ont rendus, non seulement pour transmettre, par exemple, des dépêches de Rabat à Marrakech, mais encore pour les opéra-

« La présence des avions est un réconfort pour les troupes et un sujet d'étonnement et de crainte pour les indigènes. Les conditions extrêmement pénibles et périlleuses dans lesquelles les aviateurs sont appelés à exécuter leurs missions constituent un merveilleux champ d'expérience et une école incomparable de préparation à la

« Les dépenses improductives sont faites, l'organisation est à peu près achevée, nous allons pouvoir enfin recueillir le fruit des efforts accomplis sans trève pendant une période de dix-huit mois par les officiers d'élite qui ont dirigé le service de l'aviation et tracé au milieu de difficultés sans nombre et souvent au péril de leur vie la voie dans laquelle il ne reste plus qu'à s'engager.

« Dans ces conditions, je me prononce formellement pour le maintien du service

de l'aviation au Maroc. »

Je reconnais qu'il peut paraître étrange d'avoir vu les centres d'aviation du Maroc continuer à être rattachés en France, mais on le comprend, étant donné qu'à l'origine le nombre des avions était peu nombreux.

Aujourd'hui, où nous avons augmenté et où nous proposons d'augmenter encore le nombre et l'effectif des escadrilles, nous pouvons envisager l'organisation au Maroc d'un groupe tel qu'il n'ait pas besoin de s'adresser continuellement à la métropole pour être alimenté de pièces de rechange ou autres accessoires. (Très bien! très

M. Reymond a fait également allusion à la nécessité, pour les aviateurs, de s'en-traîner par des raids continuels et, spécialement, le long de la frontière. Il a dit avec raison que le meilleur moyen de se guider pas de savoir consulter la carte, mais d'avoir déjà traversé, à plusieurs reprises, le pays, de l'avoir sillonné en tous sens et de connaître ainsi tous ses accidents de terrain.

Si nous avons réduit le nombre des centres d'aviation, nous nous proposons néan-moins, tout en conservant les terrains d'atterrissage, surtout dans la région frontière, de permettre aux aviateurs de sortir continuellement et d'étudier les régions qu'ils auraient besoin de connaître en cas de guerre.

Ce que je tiens à dire, c'est que nous avons eu, en 1913, pendant les manœuvres, un exemple remarquable de ce que peuvent faire les escadrilles. Six escadrilles sont allées par la voie des airs de Maubeuge, Reims, Châlons, Epinal et Belfort à Toulouse, d'où elles sont reparties par la même voie pour rejoindre leurs garnisons respectives, après avoir décrit autour du plateau central des itinéraires jusqu'ici non parcourus. C'est un résultat qui nous permet de considérer que nos aviateurs connaissent bien leurs appareils et qu'ils sont en mesure de nous rendre les plus grands services:

Ils sont dès maintenant en état de sillonner, comme le désirerait l'honorable M. Reymond, les frontières et en particulier la frontière du Nord-Est.

J'arrive enfin à la question de sécurité en

aéroplane.

Plusieurs préoccupations dominent cette guestion.

On peut parvenir à assurer la sécurité, d'abord en renforçant certaines pièces des appareils. A cet égard, l'expérience a démontré, au début surtout, que certains appareils avaient besoin d'être renforcés. Des pièces légères ou mal disposées ont entraîné des accidents mortels.

On a songé à assurer la sécurité des avions au moyen de parachutes dont se

tions de guerre, et, en même temps, pour l'servirait l'aviateur, quand il ne pourrait intimider les indigènes. plus gouverner son aéroplane.

A cet égard, des expériences ont été faites; nous nous proposons, des que nous aurons des résultats certains, de voir dans quelle mesure les parachutes pourraient être utilisés dans l'aviation militaire:

Il y a aussi les stabilisateurs proprement dits. Ils donnent lieu à des appréciations diverses de la part des aviateurs. Certains d'entre eux ne veulent pas s'en servir. Il faut reconnaître d'ailleurs qu'on n'a pas trouvé jusqu'à ce jour de stabilisateur donnant complète satisfaction. Cette question nous préoccupe et le Sénat peut être certain que les études relatives aux stabilisateurs seront suivies avec intérêt par mes services.

Le jour où un modèle de stabilisateur donnant de réelles garanties de sécurité serait enfin découvert, ce jour-là le service de l'aviation militaire s'empresserait de l'adopter. (Très bien!)

J'arrive maintenant à l'aérostation. L'aérostation a une organisation antérieure à celle de l'aviation, mais, comme j'ai eu l'occasion de le dire, vers 1910, on a eu en France un mouvement de confiance tout particulier dans les avions et ainsi on a, en quelque sorte, renoncé à perfectionner les dirigeables. C'est pour ce motif que nous n'avons pas encore de dirigeables rigides ou du moins que nous n'en avons qu'un depuis peu de temps, lequel est d'ailleurs dû à un don généreux.

On sait quelle est la querelle qui existe entre les partisans du dirigeable rigide et

ceux du dirigeable souple.

Pour moi, je considère indispensable, étant donnés les résultats obtenus en Allemagne, que nous ayons, et ce à brève échéance, des dirigeables rigides. (Très

Les projets nous ont été soumis; je les fais étudier en ce moment et je crois que, dans un très court délai, je pourrai présenter les demandes de crédits nécessaires pour des dirigeables rigides de 30,000 mêtres cubes.

Ce que je tiens à dire, c'est que, si la flotte aérienne allemande a, au point de vue des dirigeables, une incontestable supé-riorité sur la nôtre, la différence n'est peutêtre pas aussi sensible que l'indiquait l'autre

jour M. Reymond.

En effet, l'Allemagne possède bien sept Zeppelin, mais ils n'ont pas tous 20,000 metres cubes, leur cube variant entre 17,000 et 20,000 mètres cubes, ce qui ne constitue pas, du reste, une grosse différence. Elle a, en outre, six Parseval de valeur très dissérente et un Siemens-Schückert, soit en tout quatorze ballons représentant un cubage total d'environ 170,000 mètres cubes.

La France peut mettre en ligne enze aéronats, 2 Lebaudy, 3 Astra, 3 Clément-Bayard dont un en réception, 2 Zodiac, dont un en cours de recette, et le Fleurus, formant un cubage total de 88,500 mètres cubes, ce qui représente la moitié de celui de la flette représente la moitié de celui de la flotte

Je n'entends pas dire que les dirigeables français soient comparables aux dirigeables allemands, mais, dans l'état actuel, nous devons reconnaître, cependant, qu'ils sont en mesure de nous rendre des services. Ainsi, par exemple, le 26 septembre, le Fleurus allait, dans la même journée, de Pau à Saint-Cyr, faisant ainsi 640 kilomètres. Parmi d'autres voyages importants qui ont eté effectués, les plus récents ont été ceux du dirigeable Adjudant-Vincenot, qui, le 23 septembre dernier, regagnait d'Albi son port d'attache d'Issy-les-Moulineaux, en effectuant, sans escale, un parcours de 540 kilomètres. Le même Adjudant-Vincenot, quelques jours après, quittait, sur une alerte, son hangar d'Issy-les-Moulineaux à

'dix-sept heures quarante-cing et effectuait | un voyage vers la frontière aller et retour de 500 kilomètres, malgré un vent supérieur à 10 mètres par seconde et une tempéra-ture de 10 degrés au-dessous de zéro. Il a tenu l'air dans ces conditions particulièrement rigoureuses pendant dix-sept heures et demie.

Par conséquent, nos dirigeables, quoique n'étant pas aussi puissants que les dirigeables allemands, sont en mesure de nous rendre de grands services, attestés par les résultats que je viens d'indiquer.

Messieurs, j'arrive à la question du ravi-taillement d'hydrogène.

Chaque port d'attache est actuellement doté d'une usine de production d'hydrogène par la soude et le silicium; une seconde sera installée d'ici peu. L'ensemble de ces deux appareils assurera une production de sept cent cinquante mètres cubes de gaz à l'heure. Nous négocions avec une société qui s'engage à installer à Saint-Cyr une fabrique d'hydrogène, de façon à nous procurer la fourniture au robinet. Vous savez, en eslet, que ce qui coûte cher, c'est plus encore le transport des récipients contenant l'hydrogène que l'hydrogène lui-même. A cet égard, nous sommes amplement pourvus de tubes à hydrogène; nous continuerons à nous en servir, pour les besoins de nos dirigeables; mais partout où nous pourrons développer les usines destinées à nous procurer l'hydrogène au robinet, nous n'hésiterons pas à le faire.

Enfin, M. Reymond a signale l'infériorité de nos hangars à dirigeables et aussi à aéroplanes par rapport à ceux de l'Alle-magne. Cette infériorité est incontestable, et j'ajoute que la façon dont les dépenses ont été engagées pour ces hangars donne lieu à des critiques telles, que j'ai chargé le service du contrôle d'effectuer une vérification pour certaines de ces dépenses. Si, comme je le crois, un certain désordre a compromis les intérêts de l'Etat, je saurai prendre les sanctions nécessaires. (Très

bien! et applaudissements.)

M. Eugène Lintilhac. Vous ne pouvez pas faire davantage.

M. le ministre. J'en ai fini avec l'ensemble de cette question. Certes, je re-connais que tout n'est point parfait dans les services d'aviation et d'aérostation, et je crois que des discussions comme celle qui vient de s'instituer devant le Sénat peuvent, en jetant une vive lumière sur les errements du passé, et sur les imperfections présentes, rendre de très grands ser-

La juste préoccupation que vous avez eue de voir améliorer ces services me trace mon devoir. Je ne puis vous donner d'autres explications, puisqu'il s'agit d'événements passés, auxquels je suis resté étranger; mais ce que je puis dire, c'est que si, dans quelques mois, la question est de nouveau évoquée devant vous, et que j'ale encore l'honneur d'être ministre de la guerre, je saurai montrer que j'ai répondu aux pressantes objurgations de M. Reymond et de ses collègues, non seulement par des déclarations, mais aussi par des actes. (Très bien! très bien! et vifs applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Flais-

M. Flaissières. Messieurs, lorsque ces intéressants et émouvants débats se sont institués devant le Sénat, il était évident, par des dits eux-mêmes, par les dates évoquées devant votre Assemblée, successivement dans les discours de MM. Reymond, Poulle, Cazeneuve et Herriot, il était évident, disje, que le Gouvernement, que le ministère actuel, que le ministre de la guerre, qui

vient de quitter cette tribune, et le directeur de l'aéronautique militaire n'étaient point en cause personnellement et ne pouaient pas y être mis par ce débat.

Mais, messieurs, si tout à l'heure M. le ministre de la guerre a soulevé dans votre Assemblée, par ses déclarations, les applaudissements par lesquels il a été salué lorsqu'il est descendu de cette même tribune, cela veut-il dire qu'il s'agissait simplement, lorsque les débats ont commencé, d'obtenir pour l'avenir des déclarations rassurantes, des promesses d'organisation plus complète, et le Sénat, le Parlement, l'opinion publique peuvent-ils se contenter d'espérer qu'on fera mieux dans l'avenir qu'il n'a été fait jusqu'à aujourd'hui?

M. Gaudin de Villaine. Il y a longtemps qu'ils s'en contentent l

M. Flaissières. Le Sénat, l'opinion publique et le Parlement n'attendaient-ils point de M. le ministre de la guerre autre chose que des promesses? N'attendaient-ils point que le Gouvernement déclarât qu'il avait recherché toutes les responsabilités et que, grace aux pouvoirs qu'il a en mains, il punirait justement les auteurs responsables de faits qui ont été qualifiés ici, avant moi, et par des hommes dont habituellement votre majorité prise très fort la modération et le culte de l'armée qu'ils professent.

M. Reymond, par deux fois, au cours de son interpellation dont le récit des événements à venir, dont les promesses de M. le ministre de la guerre ne sauraient, en aucune façon, atténuer l'impression profonde, a dit: « Il y a là des actes d'une mauvaise volonté évidente ». Il n'y avait pas seulement M. Reymond pour accuser ainsi; il y avait votre Assemblée tout entière, qui vibrait à l'indignation de notre collègue et qui était saisie par la conviction autorisée, par la compétence particulière que tous lui reconnaissent.

De ce côté-ci (l'orateur désigne la droite de l'Assemblée), où tout à l'heure, quand je suis monté à la tribune, on accusait le régime républicain, il est parti cette ré-flexion: « C'est du véritable sabotage! », et le mot de gabegie était dans la pensée de la plupart de nos collègues de la droite.

Un sénateur à gauche. Le mot a été prononcé.

M. Flaissières. Après une telle émotion provoquée dans le Parlement et au dehors, serait-ce une solution suffisante qued'avoir écouté avec l'attention et le respect qu'on doit à un homme comme M. le ministre de la guerre, qui arrive ici avec toute sa bonne foi et toute sa bonne volonté, serait-il suffisant de clore l'incident sans réclamer du Gouvernement une sanction dans les limites qui lui sont imparties?

Messieurs, on ne comprendrait point, nous, qui avons assisté à ces débats, nous ne comprendrions point, en sortant d'ici, que nous fussions si facilement apaisés. Quant à moi, je suis de ceux qui ne sau-raient être apaisés que lorsqu'on leur aura démontré par une sanction actuelle pour les événements passés, que si, par aventure, de pareils actes de mauvaise volonté, de sabotage se reproduisaient, ils seront réprimés.

Faute du régime, avez-vous dit - en visant le régime républicain, n'est-ce pas monsieur de Tréveneuc et monsieur de Lamarzelle..

M. le comte de Tréveneuc. Bien entendu.

M. Flaissières. Nous allons distinguer, si vous le voulez bien. Le régime républicain, dites-vous? Non! une petite circonscription dans le pays tout entier, pris dans son ensemble : c'est dans l'armée que s'est

produit ce sabotage, c'est dans l'administration militaire qu'on a relevé ces actes de mauvaise volonté évidente.

M. le comte de Tréveneuc. On a dit aussi que la magistrature était pourrie; tout est pourri dans votre régime. (Vives exclamations à gauche.)

M. Clemenceau. Même l'opposition.

M. Flaissières. Mes chers collègues, en parlant de sabotage, vous avez perdu une excellente occasion de vous taire : les actes de mauvaise volonté, les actes de sabotage se sont produits dans l'armée et sont dus exclusivement à un certain esprit qui règne abusivement dans l'armée, à l'esprit de corps! (Assentiment sur plusieurs bancs à gauche.)

M. Hervey. Si nous laissions l'armée audessus des partis?

M. Flaissières. Qu'auraient dit ces messicurs de la droite si, par aventure, la cen-tième partie de cette mauvaise volonté, la centième partie de ces actes de sabotage eussent été constatés dans les administrations civiles?

M. Gaudin de Villaine. Il y en a aussi, elles ont eu leur part, soyez tranquille !

M. Flaissières. Avec quelle vigueur ils se seraient élevés contre le régime en demandant des sanctions! Eh bien, messieurs, à notre tour, si vous le permettez... (Rires et applaudissements sur les mêmes bancs.)

M. le comte de Tréveneuc. Vous avez la prétention de n'avoir plus que des officiers républicains. Allez-y carrément; depuis le ministère André, vous les épurez. Marchez! marchez! nous ne vous arrêterons pas! (Très bien! très bien! à droite.)

M. Flaissières. Messieurs, l'armée, jusqu'à ce jour, a revendiqué, on ne sait trop pourquoi, par exemple, le privilège, le monopole d'être comme une sorte de tabernacle, de temple de l'honneur national, du patriotisme pur, du devoir, et la société civile n'avait qu'à prendre acte et à s'incliner très bas.

L'armée, elle est comme la société civile, elle n'est pas plus mauvaise, elle n'est pas meilleure.

M. le comte de Tréveneuc. C'est très possible.

M. Flaissières. ...et on trouve en elle l'interpellation actuelle le démontre des faiblesses, des oublis, des défauts de vigilance, de la négligence, comme on en trouve partout.

M. Daniel. Voulez-vous la supprimer?

M. Flaissières. Ne touchons pas à l'armée, dit-on couramment. Quelle sotte ex-

pression!

Je ne parle pas du soldat, des milliers de soldats qui, bravement, sous la forme anonyme, vont se faire tuer pour le pays; ceux-là n'attendent du costume militaire qu'ils portent ni honneurs retentissants, ni profits, ni émoluments, d'ailleurs très légitimes, de carrière; ils vont simplement faire leur devoir de patriotes; la voilà, l'armée nationale, éprise de pur patriotisme. Mais si ses chefs ont la prétention de constituer la partie la meilleure, la partie d'élite de la nation, s'ils veulent se réserver ce privilège de représenter l'honneur, le sentiment de devoir, de patriotisme, il me semble que, dans l'espèce et pour la petite circonscription qui avait pour mission d'organiser l'aviation...

M. Gaudin de Villaine. Et tous les officiers qui en sont morts? Vous oubliez d'en parler 1

M. Flaissières. ... et de tirer d'elle tout ce qu'on pouvait légitimement en espérer pour la défense nationale, elle s'est quelque peu disqualifiée dans l'opinion publique et s'est adjugé une véritable faillite. (Mouvements divers.)

J'espère, messieurs, que le mal s'arrêtera.

- M. de Las Cases. Je demande la parole.
- M. Flaissières. Cela est absolument nécessaire parce que les faits seuls qu'on nous a énumérés ont eu au dehors une répercussion, un retentissement considérables.
- M. Gaudin de Villaine. Et votre intervention?
- M. Paul Le Roux. Croyez-vous que vous faites du bien à la France?
- M. Flaissières. Au récit de ces faits, ce que les autres ont ressenti, vous l'avez res-senti vous-mêmes; les fautes ont amené cette désorganisation ou se sont opposées à l'organisation qui était nécessaire ; certains ont pu craindre qu'elles ne se généralisent et, assurément, on a, un instant, ébranlé la confiance que nous avons besoin tous d'avoir cependant dans notre armée. (Vives dénéations sur de nombreux bancs.)

Non, dites-vous. Eh bien, messieurs, laissez continuer et vous verrez alors si, au bord du fossé, il n'y aura pas la culbute.

Laissez s'accréditer cette idée qu'il peut y avoir dans l'armée des officiers qui, par esprit de corps, ne font pas tout leur devoir, qui, même après avoir manqué à leur devoir professionnel et patriotique, n'encourent aucune peine et peuvent encore revendiquer avec arrogance le titre de patriotes, et vous verrez!

Il y a trop peu de temps qu'à propos de la loi de trois ans, qui était en préparation...

(Exclamations à droite.)

Ah! oui, messieurs, nous en parlerons avec M. de Tréveneuc..

- M. le comte de Tréveneuc. Quand vous voudrez, tant que vous voudrez!
- M. de Lamarzelle. Méditez donc la lettre de M. Hervé.
- M. Flaissières ... que j'ai eu hier le très grand plaisir d'entendre dans le bureau dans lequel nous avions à choisir les membres de la commission de l'armée...
- M. Gaudin de Villaine. On a eu bien soin de ne pas le nommer : il est compétent.
- M. Flaissières. Monsieur Gaudin de Villaine, si vous étiez bien renseigné, vous sauriez que M. de Tréveneuc, par modestie sans doute, n'a pas posé sa candidature.
- M. le comte de Tréveneuc. Ce n'est pas par modestie, c'est pour ne pas faire une chose ridicule, car j'étais sûr de n'avoir que deux voix.
- M. Flaissières. Vous n'en étiez sûr en aucune facon!
- M. le comte de Tréveneuc. J'ai protesté à l'avance contre l'ostracisme dont vous nous frappez. Ma candidature ne pouvait que nous ne déclinons pas les responsabi-lités.
- M. Flaissières. Votre intervention, dans tous les cas, a été une profession de foi ; je me réjouis de vous fournir l'occasion de la formuler à nouveau.
- M. le comte de Tréveneuc. Si le Sénat le permet, nous allons discuter la loi de trois ans : je suis tout prêt.
- M. Flaissières. J'y suis prêt également. Alors, messieurs, si quelques-uns d'entre vous tout à l'heure paraissaient craindre

que je ne m'attaque à la loi de trois ans, ils ; auront l'avantage d'entendre M. de Tréveneuc indiquer que cette loi n'était proba-blement pas le meilleur moyen d'assurer la défense nationale.

A chacun sa foi. Vous avez la vôtre, mes-

sieurs, et je vous rends hommage.

Je dis que, si la majorité du Sénat ne s'associait pas à ma proposition, si elle passait l'éponge (Dénégations à gauche) sur ce qui a été et qui reste blâmable, il nous resterait l'insupportable souvenir que cette loi de trois ans a été l'origine des condam-nations de pauvres diables de soldats qui ont été qualifiés d'antipatriotes, parce que, dans un mouvement de colère, eux, des jeunes gens, des enfants! messieurs... (Mouvements divers).

- M. Grosjean. Il ne fallait pas les exciter!
- M. Flaissières. Je renvoie votre accusation à ceux auquels vous pourriez l'adresser, si toutefois elle portait juste; mais si je ne suis pas de ceux qui ont excité les soldats, je suis de ceux qui déplorent que l'on puisse avoir deux justices distributives; et, puisqu'il y a encore de ces soldats qui souffrent en prison, qui ont été punis parce que, disait-on, ils avaient commis un crime de lèse-patrie, je vous demande, messieurs, si vous abandonneriez tout espoir de voir punir des officiers qui ont commis, eux aussi, sans l'excuse de la jeunesse et de l'entraînement, un crime de lèse-patrie, en ne faisant pas leur devoir dans l'organisation des moyens de défense nationale? Comprendriez-vous, messieurs, que ces chess puissent échapper à la juste sanction que je demande contre eux? (Très bien! à gauche.)

Voici l'ordre du jour que j'ai l'honneur de vous proposer.

Il se compose de deux parties...

- M. Fabien-Cesbron. Il est démontable! (Rires approbatifs à droite.)
- M. Gaudin de Villaine. On va vous le démonter.
- M. Flaissières. Je veux bien! nous essayerons d'en démonter d'autres que vous, messieurs de la droite; car, en ce qui vous concerne, vous êtes suffisamment démontés, ce me semble.

Les militaires ne doivent pas être seuls mis en cause, dans la circonstance.

- M. Gaudin de Villaine. Très bien! Demandez la mise en accusation des minis-
- M. Flaissières. J'ai été, pendant dix ans, à la tête d'un petit gouvernement.
- M. Peytral. Pas si petit que cela! Marseille est une grande ville. (Sourires.)
- M. Flaissières. C'est une grande ville, mais c'est un petit gouvernement tout de même. (On ril.)

Quand j'étais à la tête de ce gouverne-ment, l'opinion publique ne m'a jamais fait grâce d'une parcelle des responsabilités que j'avais assumées. Quand, par aventure, une de ces responsabilités m'incombait pour des actes qui m'étaient bien personnels, je me gardais de me plaindre; mais je ne me plaignais pas davantage quand on faisait retember sur moi la responsabilité de faits qui ne pouvaient pas m'être attribués directement, parce que je savais bien qu'en matière administrative, le chef de l'admi-nistration est le vrai, le seul responsable, et c'est justice.

Eh bien! les militaires, dont tout à l'heure je vous demanderai la punition; étaient-ils les seuls responsables ? Avaient-ils la direction générale des services? N'existait-il pas,

cause? Dans la période de 1911 à 1914, il v a eu, si je ne me trompe, des ministres de la guerre, il y a eu des présidents du con-seil. (Très bien! à droite.)

Ce sont les petits maires du grand gouvernement. Or, que faisaient donc, messieurs, et les ministres de la guerre successifs, et les présidents du conseil, en fonctions durant cette période?

- M. Gaudin de Villaine. Ils faisaient de la politique!
- M. le comte de Tréveneuc. Ils faisaient des élections!
- M. Flaissières. Où étaient-ils, pendant que l'inertie voulue et la mauvaise volonté aboutissaient à un véritable sabotage?
- M. Gaudin de Villaine. Ils faisaient de la défense laïque.
- M. le comte de Tréveneuc. Ils chass saient les bonnes sœurs!
- M. Flaissières. Je n'en sais que ce que nous pouvons en savoir par les journaux.
- Il y en a eu un, de ces ministres, qui a cru sauver la patrie, ou du moins assurer sa défense, en rétablissant les retraites en musique. (Rires.)

Un sénateur à gauche. C'est M. Millerand.

- M. le comte de Tréveneuc. L'orage passe de ma tète sur celle de M. Millerand. (Sourires à droite.)
- M. de Lamarzelle. C'est lui qui a prononcé les mots de régime d'abjection; il fau! bien qu'il en porte la peine.
- M. Flaissières. Messieurs, c'est un pauvre moyen, à mon avis, et, dans tous les cas, il ne doit point suffire à dégager la responsabilité des ministres civils de la guerre et des présidents du conseil qui, pendant cette période, ont fait preuve d'inqualifiable négligence s'ils n'ont pas su voir, et de coupa-ble inertie, si, ayant vu, ils n'ont pas voulu intervenir. Et je suis convaincu, messieurs, que ce n'est point seulement le défaut de vigilance, ou l'ignorance des faits qui se passaient sous eux, mais que ce fut l'inertie, le manque de courage à intervenir qui leur fit garder cette attitude d'immobilité véritablement antipatriotique, malgré le rétablissement des musiques militaires!

Messieurs, j'ai l'honneur de proposer au Sénat cet ordre du jour : ... (Lisez! lisez!)

- M. Gaudin de Villaine. Vous ne demandez que le bannissement?
- M. Flaissières. « Le Sénat invite le Gouvernement à rechercher et à punir les offi-ciers responsables des faits d'incurie...»
- M. Gaudin de Villaine. Ils sont morts, les officiers.
- M. Flaissières. « ...de mauvaise volonté révélés à la tribune par MM. Reymond, Poulle, Herriot, Cazeneuve, à propos du fonctionnement des services d'aviation dans l'armée. »

Le second paragraphe est le suivant : -« Le Sénat exprime sa réprobation à l'égard de ceux qui ne peuvent être poursuivis professionnellement, mais ont participé, cependant, à la responsabilité des scandales révélés, soit par leur défaut de vigilance, soit par leur inertie. »

Messieurs, je rappelle au Sénat — qui paraît

s'y être soustrait un moment, après avoir entendu les promesses de M. le ministre de la guerre — l'émotion immense, angoissante, qu'il a éprouvée, il y a trois jours; à ce moment-là, sans se préoccuper de ce que l'on ferait dans l'avenir, votre Assemau-dessus d'eux, une autorité supérieure blée réclamait une sanction pour les faits qui, elle, ne peut pas éviter d'être mise en qui venaient de lui être signalés. (Applaudissements à gauche et marques ironiques d'approbation à droite et au centre.)

M. le ministre de la guerre. Je demande

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

M. le ministre. Messieurs, la loyauté avec laquelle j'ai reconnu les erreurs et les fautes qui ont pu être commises me donneront, je l'espère, auprès du Sénat, le crédit nécessaire pour protester énergique-ment contre certains termes que M. Flais-sières a employés à l'égard de l'armée, en généralisant, d'une façon inadmissible, les critiques formulées par moi-mème à l'égard du service de l'aviation. (Très bien! très bien!) M. Flaissières a parlé de disqualification et de faillite. Qu'il me permette de lui dire qu'il a perdu de vue les résultats que j'ai signalés, à la fois dans l'aviation et dans l'aviation et dans l'aérostation. Je vous ai montré, messieurs, le nombre d'appareils dont nous dispo-

M. Flaissières. Vous vous arrangerez, sur ce point, avec M. Reymond.

M. le ministre. ...et M. Reymond ne conteste pas les chiffres que je vous ai donnés. En ce qui touche les résultats acquis, ce qu'il aurait désiré, tout comme moi-même, c'est que ces résultats fussent plus considérables, pour les mêmes sacrifices. Mais vous ne pouvez pas, monsieur le sénateur, méconnaître les résultats si importants obtenus dans l'aérostation et dans l'aviation. Pourriez-vous, d'autre part, ou-blier le dévouement et l'esprit de sacrifice de certains officiers, en les englobant, avec ceux que vous critiquez dans la même formule? (Applaudissements.)

M. Flaissières. Je n'ai parlé que contre ceux qui n'ont pas eu cet esprit de sacri-

M. le ministre de la guerre. Cet esprit de sacráfice, vous ne le rencontrez pas seu-lement chez les officiers aviateurs morts au service du pays, mais encore chez ceux qui se sont laborieusement consacrés à la tâche, moins brillante, d'organiser ce service. Ils n'ont pas toujours été secondés, c'est en-tenda; mais un effort considérable fut accompli, effort qui a donné des résultats que nous devons nettement reconnaître. Si nous sommes prêts à prendre les sanc-tions nécessaires à l'égard de quelques-uns coupables de fautes, nous devons rendre un hommage mérité à tous ceux qui ont collaboré — et c'est l'immense majorité — à la grande œuvre patriotique à laquelle, tous ici, nous applaudissons. (Très bien! et vifs applaudissements.)

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

M. de Las Cases. Monsieur le président, M. Reymond veut bien m'autoriser à prendre la parole avant lui.

M. le président. Puisque M. Reymond y consent, je donne la parole à M. de Las Cases.

M. de Las Cases. Messieurs, en entendant M. Flaissières, au début de ses observations, parler de la nécessité de ne pas se borner à voter un ordre du jour platonique et de rechercher les responsabilités, j'avoue que je n'étais pas loin d'être de son avis. (Adhésion à droite.)

J'estime, en effet, que c'est un rôle trop facile que celui qui consiste à dire : « Des erreurs ont été commises », et de ne jamais remonter à la responsabilité des coupables. (Très bien! très bien! sur les mêmes bancs.)

M. de Lamarzelle. Assurément!

M. de Las Cases. Mais lorsque j'ai vu, consenti à reconnaître, je dirai presque sur en cette occasion, M. Flaissières prononcer des paroies qui pouvaient paraître une attaque contre les chefs de notre armée, je me suis rappelé, non seulement, que j'étais fils d'un ancien officier mort à la suite d'une guerre, mais encore que l'armée était aujourd hui notre défense et que toute crois utile de revenir sur quelques points à la cause de crois utile de revenir sur quelques points à la cause de crois utile de revenir sur quelques points à la cause de crois utile de revenir sur quelques points à la cause de crois utile de revenir sur quelques points à la cause de crois utile de revenir sur quelques points à la cause de l'armée était que de contre les consenti à reconnaître, je dirai presque sur tous les points, qu'elles étaient fondées, en même temps qu'à nous donner sa promesse qu'il allait consacrer toute sa vigilance et toute son énergie à la cause de l'armée était que militaire. aujourd'hui notre défense et que toute atteinte portée à son légitime prestige devait produire, dans ce pays, autant de douleur qu'elle pouvait, au contraire, produire de joie, et de joie désastreuse, dans certains pays voisins. (Assentiment sur les mêmes bancs.

J'ai pensé, messieurs, qu'après avoir entendu les observations si justes, si lumi-

neuses...

M. Debierre. Mais M. Flaissières n'a pas attaqué l'armée! (Exclamations. - Mouvements divers.)

M. Daniel. M. Debierre veut substituer les milices à l'armée.

M. Debierre. Il a attaqué les ministres responsables des fautes qui ont été commises, mais il n'a pas attaqué l'armée! (Bruil.)

M. Daniel. Je n'ai pas parlé des ministres; j'ai dit que M. Flaissières réclamait les mi-

M. de Las Cases. Monsieur Debierre, quand vous prendrez la parole, je ne vous interromprai pas; je vous demande, par contre, de bien vouloir me permettre d'ache-

ver mes courtes observations.

Je pensé que rien n'était plus utile, que rien n'était plus patriotique que le discours qui avait été prononcé ici par M. Reymond; qu'il était indispensable et courageux de signaler les erreurs et les fautes sur lesquelles il avait mis le doigt. Mais, dans sa pensée, je suis convaincu, jamais il n'a voulu étendre le débat au delà et faire porter sur l'armée tout entière et sur ses chefs les responsabilités qui incombent à quelques-uns. (Applaudissements à droite.)

Plusieurs sénateurs à gauche. On ne l'a

M. Flaissières. Ce n'est pas dans mon ordre du jour.

M. de Las Cases. Voilà pourquoi j'estime, messieurs, que nous devons être, ici, unanimes pour exprimer la consiance que nous inspirent tous ces soldats dont on a parlé, avec raison, - puisqu'ils ont toujours, en faisant héroïquement leur devoir, montré que rienn'était perdu de l'énergie de la race francaise et du sang français, — et tous ces offi-ciers qui apportent tant de valeur, de savoir, de dévouement dans l'accomplissement de leur tâche. A ces hommes qui donnent leur vie par patriotisme et pour la défense du pays, nous devons notre respect et notre reconnaissance.

Plusieurs sénateurs à gauche. Nous sommes avec vous!

M. de Las Cases. Voilà ce que j'ai voulu dire. Puisqu'on s'adressait à nous, membres de la droite libérale — et que l'on semblait vouloir nous rendre solidaires de toutes les critiques de M. Flaissières — il m'a semblé qu'il appartenait à l'un des membres de ce côté de l'Assemblée, de prendre la parole et de dire nettement et hautement ce que tous les bons Français pensent et doivent penser! (Vifs applaudissements à droite.)

M. le président. La parole est à M. Rev-

M. Emile Reymond. Messieurs, qu'il me soit permis tout d'abord de remercier M. le ministre de la guerre de l'intérêt qu'il

crois utile de revenir sur quelques points à propos desquels nous paraissons ne pas être exactement du même avis; si je le fais, c'est qu'involontairement, j'en suis per-suadé, vous m'avez prêté des affirmations qui n'étaient pas miennes. Ainsi, pour prendre un exemple, le dernier que vous avez cité, vous avez cru devoir indiquer que je m'étais trompé sur le nombre de mètres

cubes que jaugent les Zeppelins.

Je vous avais dit qu'ils avaient en moyenne un tonnage de 20,000 mètres cubes; vous me dites que quelques-uns jaugent seulement 18,000 mètres cubes. Il n'y en a plus qu'un seul de ce genre. En revanche, le dernier a 27,000 mètres cubes.

Je ne modifie aucun des chiffres que j'ai

apportés à la tribune.

Done, en ce qui concerne dirigeables, hydrogène, hangars, moteurs, armements, nous sommes actuellement en état d'infériorité manifeste. Vous nous avez fait espérer que vous pourriez, dans un prochain avenir, remédier à cette situation. Nous osons l'espérer avec vous.

Pour les pilotes, vous avez énoncé, je l'avoue, un chiffre qui m'a d'abord étonné. Vous avez indiqué que nous en possédions 330. Il fallait, semblait-il, que l'un de nous commît une erreur. Mais vous avez eu soin d'ajouter que vous faisiez entrer dans ce nombre des pilotes qui n'avaient même pas

leur brevet militaire.

Vous me permettrez, monsieur le ministre, de considérer que, si ces élèves pilotes doivent, dans l'avenir, faire des aviateurs, qui, je l'espère, seront remar-quables, ils ne doivent pas être compris au nombre de ceux sur lesquels nous devons des maintenant faire fond en temps de guerre. Ce n'est que parmi les pilotes qui ont déjà leur brevet militaire, qu'il convient de faire une sélection pour obtenir le chiffre de ceux sur lesquels ont peut compter.

Dans ces conditions, nos chiffres peuvent

fort bien concorder.

M. le ministre. Je ne les ai pas contestés, du reste, vos chiffres.

M. Emile Reymond. Le nombre de 330, était tellement en désaccord avec ce que les aviateurs militaires connaissent bien euxmêmes, qu'il m'était nécessaire d'indiquer que vous parliez, non pas d'officiers aviateurs, mais d'officiers se préparant à l'avia-

Vous nous avez dit que nous allions avoir, grâce à une nouvelle méthode, un

recrutement supérieur.

Je n'entre pas dans la discussion du mode qui va être employé, mais il est un point, malheureusement, sur lequel je suis obligé de revenir, parce que je crois nécessaire que le Sénat soit fixé à cet égard : c'est que, non seulement nous avons une diminution ef-frayante dans le nombre des officiers qui demandent à entrer dans l'aviation, mais qu'actuellement encore — je dis aujourd'hui et j'espère que ce ne sera plus demain — nous constatons parmi les officiers aviateurs, hier encore enthousiastes, une désillusion telle qu'ils sont presque tous sur le point de quitter l'aviation.

Encore une fois, j'ai l'espoir fervent que demain vous arriverez à ce qu'il n'en soit

plus ainsi.

Mais il faut que nous considérions le mal tel qu'il existe aujourd'hui et que nous a bien voulu apporter aux observations sachions que ce découragement a été si successives que j'avais présentées et d'avoir grand qu'il nous a amenés sur le bord d'un précipice et que nous avons besoin de savoir qu'un grand effort sera fait pour nous empêcher d'y tomber. (Très bien! très

bien! et applaudissements.)
Après nous avoir décrit les épreuves de l'Aéro-Club et celles du brevet supérieur, vous nous avez dit : « J'espère bien que l'obligation de faire faire deux années de troupe à ceux qui se destinent à entrer ensuite dans l'aviation n'enlèvera pas un seul officier aviateur à l'armée française. En réponse à cette affirmation, je ne puis

que me reporter à l'exemple que je vous ai donné, celui de quatre polytechniciens qui, fervents de l'aviation, ayant passé leurs épreuves durant leurs congés, vous ont demandé, après avoir passé par l'école de Fontainebleau et par celle de Versailles, à entrer directement dans l'aviation. Ils ont reçu une réponse négative. Tous les quatre

ont alors donné leur démission. Je suis bien obligé de constater que, par ce fait même, vous avez non seulement enlevé à l'aviation militaire quatre jeunes gens enthousiastes et de haut mérite, mais encore privé l'armée française de quatre officiers. Je m'en tiens à cet exemple.

En ce qui concerne le recrutement des sous-officiers et des soldats, c'est avec un très vif plaisir, monsieur le ministre, que je vous ai vu accepter cette méthode qui consiste à les recruter parmi ceux qui sont aviateurs avant d'entrer dans l'armée, les encourageant à l'aide de primes, ainsi que yous avez bien voulu nous l'indiquer.

Quant aux chefs supérieurs, dont j'avais parlé peut-être un peu sévèrement, vous

avez voulu atténuer mes paroles.

Croyez-vous que les mesures déjà prises ne soient pas la confirmation de ce que je m'étais permis de dire à la tribune?

Et laissez-moi, à ce propos, vous indiquer que je n'ai pas voulu faire à certains de ces officiers un crime de ne pas connaître ce qu'ils n'avaient jamais eu l'occasion d'apprendre ; j'ai simplement voulu insister sur la possibilité que vous avez dès maintenant de nommer dans l'aviation des officiers supérieurs qui, eux-mêmes, sont aviateurs, au lieu de les renvoyer dans leurs corps d'origine et de les remplacer par des incompétences. (Vifs applaudissements.)

Je suis persuadé, d'ailleurs, que nous

sommes du même avis.

Messieurs, permettez-moi de faire encore une allusion aux exemples que m'a prêtés M. le ministre à propos du recrutement des mécaniciens.

Vous avez, je crois, fait une confusion. Je vous ai cité à titre d'exemple, je me le rappelle encore, le cas de deux mécaniciens de profession qui se sont présentés devant les commandants de recrutement avec cette note d'un des constructeurs qui vous fournit le plus grand nombre des appareils que vous utilisez actuellement, dans l'armée : « Ce sont les seuls hommes que vous ayez actuellement sous les dradeaux qui soient capables de construire complètement un aéroplane de mon type. » Et je vous ai dit que l'un était dans l'artillerie et que l'autre faisait du ski dans les Alpes.

- M. le ministre. Un de vos collègues ayant cité un fait, j'ai fait prendre des ren-seignements. J'ai commis une confusion. Veuillez m'excuser.
- M. Emile Reymond. Puisque vous m'avez permis, monsieur le ministre, de revenir sur cette question des mécaniciens, laissezmoi combler une lacune de mon précédent discours.

Il serait, à mon avis, désirable et avanta-geux que les mécaniciens fussent sous les ordres d'officiers mécaniciens ayant une compétence leur permettant de jouer un l'appareil.

rôle qui n'est actuellement occupé par personné.

Vous avez dit, avec beaucoup de raison, que nos officiers aviateurs devraient avoir les principes de mécanique dont ils manquent souvent. Je suis absolument de votre avis; mais croyez-vous que cela soit vraiment suffisant?

Je veux, à ce sujet, vous citer un fait ca-ractéristique qui me revient en mémoire.

J'ai assisté, dans un aérodrome, il y a quelque temps, à la scène suivante, qui s'est passée entre un général, un officier aviateur et un mécanicien. Le général demandait à l'officier des renseignements sur le mécanisme d'un moteur. Je dois avouer que son interlocuteur lui répondit d'une façon telle que l'on pouvait facilement deviner qu'il avait rarement sans doute démonté un moteur. (Sourires.)

Le général, qui connaissait encore moins le mécanisme de l'appareil...

M. Vieu. N'insistez pas, vous allez attaquer l'armée ! (Sourires à gauche.)

M. Emile Reymond....le général écoutait. Mais il suffisait de voir le regard porté sur le général et sur l'officier par le petit mécanicien pour se rendre compte de tout ce qui se passait en lui. Ignorant les hauts mérites que pouvaient avoir ce général et cet officier, et, d'autre part, connaissant bien le moteur, il ne pouvait accepter qu'il dût être commandé par ceux qui ignoraient ce que lui connaissait si bien.

Je crois indispensable, monsieur le ministre, de placer à la tête de ceux qui ont une lourde responsabilité des officiers ayant une compétence mécanique réelle.

M. Fabien-Cesbron. Cela est nécessaire pour les commissions de réception, notamment.

M. Emile Reymond. Je vous prie de m'excuser dinsister sur cette question (Parlez! parlez!), mais je vous assure qu'elle a une grosse importance, vous allez

voir pourquoi.

Ces officiers mécaniciens, qui seront aussi utiles que le sont ceux de la marine, non seulement doivent commander à leurs hommes, non seulement peuvent instruire les officiers pilotes, mais auront encore un rôle de la plus haute importance, touchant à la question de la sécurité, que vous abordiez tout à l'heure. Ils devraient être chargés de surveiller certaines épreuves de résistance. Et, monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire, avant que se soient réunies les commissions que vous pourrez nommer sur la question des parachutes et des stabili-sateurs dont vous nous avez dit l'intérêt, avant qu'elles aient délibéré et aient permis de découvrir le moyen de sécurité auquel vous faisiez allusion, peut-être serait-il plus immédiatement utile, pour diminuer le nombre des accidents, d'employer les méthodes qui, dès maintenant, nous donneraient l'assurance que nos aviateurs ne s'aventurent pas sur des appareils en mauvais état.

M. Gaudin de Villaine. Très bien! très

M. Emile Reymond. Actuellement, voici ce qui se passe: au moment où un appareil arrive, tout neuf, sortant de chez le constructeur, il est envoyé à Chalais-Meudon. On le renverse, on charge de sable ses ailes d'une façon convenue et on pratique ainsi l'épreuve de résistance. La résistance étant reconnue satisfaisante, on envoie l'appareil dans un centre pour être utilisé. Au bout d'un temps souvent trop court, il survient tel accident, un mauvais atterrissage, et l'on constate que certaine partie de l'avion est à réparer. On ne s'occupe que de la partie brisée, on a confiance dans l'ensemble de

Mais, messieurs, c'est à ce moment que l'épreuve de résistance serait réellement utile! C'est à ce moment qu'il faudrait s'assurer qu'à côté de la lésion évidente qu'on a constatée il n'en existe pas d'autre qui puisse, quoique dissimulée, causer, le soir même ou le lendemain, la mort d'un homme.

Il faudrait ou pratiquer à nouveau l'épreuve de résistance, ou, du moins, faire exâminer l'appareil par un mécanicien très exammer l'apparen par un mecanicien tres expérimenté, connaissant bien le modèle dont il s'agit et en mesure de prendre sous sa responsabilité la remise en usage de l'appareil. (Vive approbation.)
Si j'ai fait allusion à la possibilité de nommer des officiers mécaniciens, c'est que

c'est chose non seulement utile, mais facile.

Cette innovation modifierait immédiatement et heureusement le recrutement de nos soldats mécaniciens.

Geux-ci se trouvent aujourd'hui dans l'impossibilité d'obtenir un grade. A partir du moment où ils pourront devenir sousofficiers et officiers, le recrutement se fera grâce aux élèves sortant d'une série d'écoles comme celle des arts et métiers; il sera analogue à celui qui se pratique dans la marine; vous y trouverez les mêmes avantages. (Très bien! très bien! sur un grand nombre de bancs.)

Je vous remercie, monsieur le ministre, de vos déclarations relatives à ce qu'il y a lieu d'entreprendre en ce qui concerne la

réserve.

Quant aux appareils eux-mêmes, vous avez dit : « Nous aurons demain ... »; je ré-

pète, hélas! « Nous n'avons pas ».

Nous n'avons pas le type de l'artillerie auquel je faisais allusion; nous n'avons pas le type de la cavalerie, pas plus que ce destroyer que vous avez bien voulu nous décrire.

Et si j'insiste encore aujourd'hui, c'est que, ce que nous n'avons pas, d'autres l'ont-

à côté de nous...

M. Gaudin de Villaine. Ah! très bien !

M. Emile Reymond... c'est qu'en Angleterre on vient d'expérimenter un biplan ayant une vitesse de 132 kilomètres à l'heure, pouvant emporter un passager, 170 kilogr. d'explosifs, et du combustible pour cinq heures de marche, pouvant atterrir à une vitesse réduite de 58 kilomètres, grâce à un moteur de 50 chevaux. Ce sont là des qualités précieuses difficiles réunir.

Ce qui me paraît surtout intéressant, c'est que, si nous ne possédons pas le type réondant à ces conditions, voilà longtemps éjà qu'un constructeur a présenté au ministère de la guerre le type correspondant, et que le ministère de la guerre ne fait rien pour en assurer l'exécution.

M. Astier. Cela ne venait pas des services!

M. Gaudin de Villaine. Ce ne sont pas les généraux, c'est le ministre qui est responsable.

M. Emile Reymond. Il est indispensable, dès aujourd'hui, de ne pas décourager les constructeurs qui vous apportent des types utilisables dans un délai extrêmement court, et auxquels on répond : « Attendez à de-

Encore une fois, ce n'est pas à vous que s'adresse ce reproche, monsieur le ministre, mais je veux saisir encore cette occasion de redire : « Faisons aussitôt que possible ce qu'on a déjà fait à côté de nous. »

Je sais que sur la question des écoles d'apprentissage nous ne sommes pas du même avis. Je ne chercherai pas à vous convaincre; je me permets toutefois de faire remarquer que vous avez déjà tenté l'expé-

rience et que, malgré les conditions tout à fait favorables dans lesquelles vous avez placé une des écoles d'apprentissage, celle du camp d'Avor, les résultats sont loin de pouvoir être comparés à ceux que l'on obte-nait à l'école civile chargée de l'apprentis-sage sur le même appareil.

Je ne vous apporterai pas de chiffres; laissez-moi simplement vous dire qu'il y a au moins une différence de 50 p. 100 entre les résultats obtenus, au point de vue de la rapidité de l'apprentissage dans l'une et

l'autre écoles.

M. Hervey. Et le prix de revient!

M. Emile Reymond. J'attirerai simplement l'attention sur un chiffre qui semble un détail, mais qui pourtant a bien en lui-

même son importance.

Le dernier groupe d'élèves pilotes actuel-lement en cours d'instruction comprend neuf élèves. Il y en a quatre qui viennent de passer leur brevet : ce sont des officiers. Les trois autres sont des sous-officiers ou des soldats. (Exclamations à gauche.) Sontils moins habiles, ou cela vient-il de ce que, comme on l'a déjà constaté, ce sont les supérieurs qui trouvent plus facilement les appareils disponibles?

Un sénateur à gauche. Très bien! C'est toujours la même chose.

- M. Emile Reymond. Le point de vue financier a son importance. Vous nous avez Jaissé entendre que vous aviez l'intention de réaliser des économies...
- M. le ministre... Il n'y aura pas de surcroît de dépenses.
- M. Hervey. Ce sera une opération blanche. (Mouvements divers.)

M. Emile Reymond. Je prends acte de vos paroles et je me permettrai de vous rappeler cette promesse, non pas dans plusieurs années, mais dans quelques mois.

Je ne reviendrai pas sur ce que vous avez dit du Maroc, ayant fait tous mes ef-forts pour éviter de noircir le tableau. Je ne retire, en tous cas, rien de ce que j'ai

Puisque vous avez cru devoir faire une allusion à la façon dont les fournitures de-mandées à Chalais-Meudon avaient pu être expédiées au Maroc, je vous confie ce renseignement: les pièces détachées de-mandées en 1912 ont été fournies en 1913; malheureusement elles correspondaient à des appareils hors d'usage; aucune n'était utilisable.

M. le ministre. Je me suis associé à vos critiques à ce point de vue.

M. Emile Reymond. Je me permets seulement d'insister un peu plus que vous sur les faits; quant aux conclusions, j'en suis persuadé, nous sommes du même avis.

Et je termine en disant que si j'ai cru devoir montrer toute l'étendue du mal, je serais attristé à la pensée que mes paroles pussent avoir pour résultat de diminuer en quoi que ce soit le prestige qu'il est néces-

saire de laisser à notre armée.

Si nous devons apporter tous nos efforts au développement de l'aviation militaire, c'est en partie parce qu'elle représente au plus haut point la grande école de l'énergie et du courage, qui sont les vertus essentielles de l'armée française. (Très bien! très de l'armée française.) bien! - Applaudissements sur un grand nombre de bancs.)

- M. le général Bernard, chargé des services de l'aéronautique militaire, commissaire du Gouvernement. Je demande la parole.
- M. le président. La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.
 - M. le commissaire du Gouvernement.

Je n'ai que deux observations à présenter

Je ne voudrais pas être en contradiction avec l'honorable M. Reymond, mais je désire dire quelques mots d'une question qui paraît préoccuper la Haute Assemblée, celle du nombre des pilotes. M. le ministre de la guerre, dans son discours, a déclaré qu'il y avait 330 pilotes. M. Reymond a donné, si je ne me trompe, le chiffre de 210.

- M. Clemenceau. Dans son premier discours, M. Reymond a indiqué qu'il y en avait 100 dont la moitié seulement était utilisable.
- M. Emile Reymond. J'ai dit qu'il en existait 100 que je considérais comme utilisables à ce moment.

M. le commissaire du Gouvernement. Je voudrais qu'il n'existât pas de confusion sur ce point, et c'est pour ce motif que je me permets de vous donner des détails à ce sujet et de vous indiquer la manière dont

ie compte.

Nous avons 182 pilotes qui ont passé leurs épreuves semestrielles et qui sont, par suite, en état de voler. Je ne dis pas que tous ces pilotes sont en escadrilles; certains officiers parmi eux se trouvent soit à Cha-lais-Meudon, soit à la direction de l'aéronautique, soit enfin dans les laboratoires, mais je suis bien obligé d'en faire état; j'estime d'ailleurs qu'ils seraient mobilisables au moment du besoin.

Nous avons, de plus, cent pilotes qui n'ont pas eu besoin de passer leurs épreuves se-mestrielles, car ils sont brevetés depuis moins de six mois. Nous arrivons, par conséquent, au chiffre de 282 pilotes auquel il faut ajouter 40 hommes de troupe ou autres, pourvus de brevets militaires, qui sont dans les corps de troupe et ne sont pas encore versés dans les escadrilles.

Nous obtenons ainsi le total de 330. Sur ces 330, il est possible, comme je l'ai dit tout à l'heure, que quelques officiers ou hommes de troupe soient dans des situations où ils ne volent pas en permanence, mais les pilotes de cette catégorie seraient parfaitement utilisables à la mobilisation.

Si, par hasard, je ne me trouvais pas d'accord avec vous sur un point, je vous prie, monsieur le sénateur, de vouloir bien me le signaler, car je désire éviter toute confusion dans les chiffres.

Un mot maintenant en réponse à ce que disait tout à l'heure l'honorable M. Reymond au sujet de l'avion d'arme et au sujet

des destroyers.

Il est vrai que nous n'avons pas encore d'engins de ce genre. Nous avons cepen-dant passé, il y a cinq à six mois, des marchés conditionnels avec des maisons de construction. Mais rien n'a pu nous être li-vré jusqu'ici. Toutesois ce serait une erreur de croire qu'il n'existe aucun type de ces appareils.

Bien au contraire ce type existe; toutefois, je ne peux encore pas savoir — je parle simplement de l'aviation d'arme si nous doterons toute notre aviation d'arme du seul type que nous avons en ce mo-

Nous avons fait appel à tout le monde; ce qui nous a permis d'avoir des résultats que nous allons contrôler par des expé-

riences à partir du 1er mars.

Le Sénat conviendra qu'il n'est pas possible de se lancer dans des commandes de cette importance sans savoir de façon exacte ce que les appareils peuvent donner. Agir autrement constituerait véritablement-une mauvaise gestion des finances de l'Etat. Lorsqu'on sera fixé sur le modèle de ces appareils, c'est-à-dire à la fin du mois de mai, des commandes suffisantes seront passées pour qu'au moment des manœu-

vres et des écoles à feu, il y ait dans les camps d'instruction au moins quatre ou cinq escadrilles prêtes à évoluer. On pourra ainsi se rendre un compte exact de leur fonctionnement. (Très bien! très bien!)

Au point de vue des destroyers, la situa-tion est analogue. Nous avons fait des commandes, mais on ne nous a pas encore livré les appareils. Je puis pourtant dire au Sénat que nous avons un modèle et un devis, que le type établi vole et que nous l'expérimenterons. Mais nous nous gardons bien de divulguer nos expériences. (Très bien! applaudissements.) Nous y procedons, au contraire, en des points suffisamment abrités pour que des regards indiscrets n'y puissent penétrer. (Nouvelles marques d'approbation.

Nous aurons ainsi des destroyers blindés et armés; dès qu'ils auront subi leurs épreuves, lesquelles pourront très vraisemblablement se terminer dans le courant du mois de mai, nous serons fixés sur les modèles que nous aurons choisis, et le Sénat peut être assuré que les commandes seront faites en nombre suffisant pour que nous soyons à l'abri des incursions de tous les dirigeables et pour que ces derniers, s'ils pénétraient sur notre territoire, aient très peu de chances d'en sortir. (Vifs applaudissements.)

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

- M. Fabien Cesbron. Je désire simplement demander à M. le ministre de la guerre de quelles singulières compétences était composée la commission qui a reçu les dixneuf avions dont la destruction nous a été racontée, l'autre jour, par M. Poulle.
- M. le commissaire du Gouvernement. Je demande la parole.
- M. le président. La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.
- M. le commissaire du Gouvernement. Messieurs, j'avais pensé qu'après les explications fournies par M. le ministre, il était inutile d'insister. A la suite de l'interven-tion de l'honorable M. Fabien Cesbron, je voudrais vous donner quelques renseignements qui répondront, je l'espère, à ce que l'honorable M. Poulle a dit au sujet de l'avion la Vienne. J'espère également que ces renseignements calmeront l'émotion assentie par le Sénat au cours de son avant-dernière séance.

Un petit historique semble tout d'abord nécessaire. L'avion la Vienne appartmait à la marque Borel. Il n'y a aucun inconvénient à citer des noms puisque tout le monde les connaît. Au début de 1911, MM. Morane et Borel s'associèrent et créérent la marque d'avions Morane-Borel. Ils ouvrirent une école à la Vidamée, près de

Senlis.

Au début, cette école forma quelques élèves; aussi, dès que la chose fut possible, l'aéronautique militaire, procédant avec la maison Morane-Borel comme avec toutes les autres maisons de construction, lui consia à titre d'encouragement la formation de quelques élèves militaires.

L'avion Morane-Borel était un monoplan, du reste, assez délicat; au bout d'un certain temps, quelques pilotes l'abandonnèrent. Néanmoins, je reconnais que certains officiers de cavalerie, très sportifs, réussi-

rent très bien sur cet appareil. En septembre 1911, M. Morane se sépara de M. Borel et la marque porta désormais simplement le nom de « Borel ». Le constructeur fit beaucoup de démar-

ches au ministère de la guerre et, grâce à ses instances, on commanda une escadrille de trois monoplans destinée à prendre Aart aux manœuvres de 1912. A cette escadrille se joignit un biplace, monté par un pilote de la maison. Ce pilote, Chambe-

noît, est mort depuis.

Cette escadrille de trois monoplaces était montée par le capitaine de Vergnette, passé actuellement sur Blériot, par le lieutenant Ronin, actuellement passé sur Morane, et enfin par le lieutenant Garnier, mort ré-

Elle se comporta de façon assez convenable aux manœuvres de 1912, et, après ces dernières, au commencement de 1913, une escadrille de monoplaces fut commandée, en même temps qu'on invitait le constructeur à présenter un appareil biplace, étant donné que toutes nos escadrilles de reconnaissance sont constituées en avions de ce

Ce monoplan « Borel » fit quelques essais plus ou moins réussis, à la suite desquels l'aéronautique passa, en février 1913, une commande de douze avions biplaces.

Entre temps, vers le 19 juillet de la même année, la marque Borel commençait à inspirer quelques inquiétudes, et l'inspecteur permanent de l'aéronautique, M. le général Hirschauer, écrivait à ce sujet :

« Je suis saisi de toutes parts de plaintes au sujet de l'appareil Borel qui serait trop

lourd.

« En outre le train d'atterrissage étant trop directement relié au luselage, l'appareil serait constamment déréglé.

« J'attire votre attention sur ces défectuosités, de manière à ce que vous fassiez suivre de très près les nouvelles com-mandes qui vont sortir d'usine. »

Les épreuves de réception des avions ainsi commandés furent peu satisfaisantes, c'esta-dire que l'appareil put remplir tout juste les conditions imposées. Cependant, quatre appareils reçus en premier lieu le 21 août

purent être livrés.

Six nouveaux appareils furent ensuite présentés le 26 septembre, et reçus dans des conditions un peu meilleures que les premiers, sans qu'on ait toutefois pu très bien se rendre compte des raisons pour lesquelles ils avaient présenté ces différences de qualité.

Le 9 octobre un appareil était encore reçu: c'était la Vienne. Enfin le douzième appareil commandé était refusé.

C'est ici que se place l'incident à propos duquel M. Poulle vous a dit, en vous priant de retenir les dates : « Le 9 octobre, l'avion qui devait porter le nom de la Vienne subissait les épreuves de réception; le 17 octobre, une lettre du commandant Fleuri, chef de l'établissement central de Chalais-Meudon, informait le président du comité patrio-tique de la Vienne de ladite réception qui avait été subie dans des conditions brillantes. Le 3 novembre, interdiction était faite de voler sur cet appareil; puis, à une date qui n'est pas précisée, l'avion gisait, avec quelques autres de même marque, démoli dans le stand de Saint-Cyr... » 🤄

Je demande à mon tour au Sénat de vouloir bien retenir ces trois dates : 9 octobre, 17 octobre et 3 novembre. Que s'était-il passé, en effet, entre le 17 octobre et le 3 novembre? Un seul événement, messieurs: le 20 octobre, le lieutenant Garnier et son mécanicien Gendreau, partis de Châteaufort pour aller à Epinal, sur le Borel nº 9, se tuaient à Prez-sous-la-Fauche, aux environs

de Neufchâteau.

M. Gaudin de Villaine. Il avait prévu sa mort.

M. le commissaire du Gouvernement. Le 23 octobre, le lieutenant Delanney, un des pilotes de la marque Borel, qui avait également effectué, le 20 octobre, le trajet de Châteaufort à Epinal, adressait le rapport suivant, où il rendait compte de son voyage:

« Ce voyage m'a permis de faire sur ce modèle d'avion les remarques suivantes :

« 1º Dureté des commandes, même bien graissées, ce qui rend la conduite de l'appa-reil très fatigante, lorsque le voyage est de

quelque durée; « 2º Manque de stabilité latérale de l'ap-pareil par le mauvais temps; insuffisance du gauchissement, la correction du gouvernail étant obligatoire, même dans les remous faibles;

« 3º Manque de visibilité par suite de la position du pilote, au-dessus de la partie arrière des ailes et par suite grande difficulté d'orientation. »

Le 28 octobre, le capitaine de Saint-Quentin, chef du centre d'aviation d'Epinal, écri-

vait ce qui suit :

« J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint deux rapports du lieutenant Ræckel et du lieutenant Quillieu sur le même sujet. Ils ont constaté certains défauts de construc-

tion et m'en ont rendu compte.

« Comme d'autre part le principe même d'équilibre de ces avions, dans lesquels le pilote, aidé d'un Sandow, supporte, à la force des poignets, au moyen des commandes de profondeur et du stabilisateur arrière, tout le poids de la queue de l'appa-reil, me semble tout à fait condamnable. »

Pour abréger, je ne cite pas tous les dé-tails, mais il en est qui sont véritablement intéressants. Bref, messieurs, le 31 octobre, l'inspecteur permanent prenait la décision

suivante:

« Le transport des avions Borel à Epinal est momentanément suspendu, ainsi que les vols sur les appareils biplaces de cette marque.

« Les officiers et pilotes dont les noms suivent:

« Capitaine Destouches, de l'établissement central.

« Capitaine Cornet, de l'inspection du matériel.

« Lieutenant Vanduvck, de l'inspection

permanente,
« Capitaine de la Morlais, commandant

l'escadrille Borel.

« Lieutenant Delauney, lieutenant Quillien, sergent Clamadieu, caporal Pecquet, pilotes d'avions Borel, se réuniront le 4 novembre à l'inspection permanente pour faire toutes propositions utiles. »

A la date fixée, la commission se réunis-sait et l'inspecteur permanent transmettait le résultat de ses délibérations dans une lettre dont je me permets de vous citer ce

passage:

« Les membres de la commission sus visée ont été unanimes à déclarer que le voyage de Châteaufort à Epinal, sur les avions biplaces Borel, était dangereux du fait de l'appareil.

« Dans ces conditions, considérant que l'escadrille Bo 9 n'est pas mobilisable, j'ai l'honneur de vous faire les propositions

suivantes

« Tout le matériel Borel serait réformé après enlèvement des éléments utilisables, moteurs, etc. »

- M. Gaudin de Villaine. Il était trop tard.
- M. Fabien Cesbron. Il y avait bien d'autres malfaçons.
- M. le commissaire du Gouvernement. Malheureusement, les malfaçons ne se constatent que quand on détruit les appareils.
- M. Fabien Cesbron. Il y avait 75 p. 100 des vis qui ne pénétraient pas dans le bois, et celles qui y pénétraient n'y étaient en-foncées que de 3 millimètres, alors qu'elles auraient dû y pénétrer de 7 millimètres. Est-ce vrai cela?
- M. de Lamarzelle. C'était facile à constater, cela!

M. le commissaire du Gouvernement. Saisi de la proposition de l'inspecteur permanent, appuyé de l'avis unanime de la commission des pilotes, j'avais plusieurs solutions possibles à prendre.

Je pouvais passer outre à l'avis unanime de cette commission et ordonner le voyage des avions de Châteaufort à Epinal. (Non! non! à gauche et sur divers autres bancs.)

En second lieu, je pouvais adopter ce que j'appellerai la solution administrative, qui consistait à prendre les appareils, à les remiser dans un hangar, à attendre, pendant dix-huit mois ou deux ans, qu'ils eussent atteint l'àge de retraite, et à prononcer alors automatiquement leur réforme. C'est, messieurs, une solution qui n'aurait certainement has fait crier

Enfin, la troisième solution consistait à approuver les propositions de l'inspecteur permanent. A la date du 27 novembre, j'ai donné l'ordre de réformer ces appareils, après les avoir débarrassés de tout ce qui

était utilisable.

Cet ordre, j'en prends la responsabilité. Applaudissements à gauche et au centre.)

J'avoue au Sénat, qu'entre une perte d'ar-gent de 250,000 fr. et la probabilité, pour ne pas dire la certitude, de laisser sacrifier de nouvelles vies humaines, je n'ai pas hésité. Le Sénat appréciera! (Vifs applaudissc-

- M. Fabien Cesbron. C'est très bien, mais ce n'est pas la question. Encore une fois, de qui était donc composée cette singulière commission de réception?
- M. le commissaire du Gouvernement. Monsieur le sénateur, les commissions de réception sont toutes à peu près uniformément composées. Elles comprennent un capitaine de l'établissement central du matériel de Chalais-Meudon, assisté d'un ou deux pilotes, qui font la réception des appareils.

Mais les épreuves de réception - et c'est peut-être là le point que vous vouliez viser consistent surtout en des épreuves de vol et des épreuves d'atterrissage. Comment pourrait-on vérifier, après construction, la constitution intérieure d'un appareil?

- M. Fabien Cesbron. On devrait le démonter.
- M. le commissaire du Gouvernement. J'ajoute que toute la fabrication est maintenant surveillée à l'usine. Il n'y a pas une pièce de l'appareil qui ne soit contrôlée dans les ateliers...
- M. Gaudin de Villaine. On était prévenu au ministère, puisque c'est du minis-tère même qu'on a téléphoné... (Bruil.)
- M. le président. M. le commissaire du Gouvernement a été appelé à la tribune par les questions qui lui ont été posées.

Je vous prie, messieurs, de lui permettre d'y répondre en toute liberté. (Très bien! très bien!

- M. Gaudin de Villaine. Ce n'est pas le commissaire du Gouvernement qu'on attaque. Il n'est pas en cause.
- M. le commissaire du Gouvernement. Messieurs, je crois que nous avons pris toutes les mesures nécessaires pour assurer le maximum de sécurité dans la question de réception des avions. Nous avons organisé — et, sans doute, les instructions à cet égard sont récentes — un contrôle fixe à l'usine, contrôle qui sera destiné à suivre la construction depuis l'entrée des matières premières à l'usine...
- M. Peytral. Est-ce que ce contrôle existait à l'époque où les avions ont été construits?
- M. le commissaire du Gouvernement. Il y avait un certain contrôle.

M. Peytral, Alors il n'a pas fait son ! devoir?

M. Guillaume Chastenet. Etait-il nécessaire de commander autant d'avions à la fois?

M. le commissaire du Gouvernement. Tout ceci demande du personnel. Nous sommes obligés de procéder petit à petit à cette organisation. Nous avons donc un contrôle qui suit à l'usine toute la construction; nous avons formé des commissions de réception indépendantes de ce contrôle. D'autre part, nous avons créé le contrôle mobile qui aura à s'exercer en province sur tous les appareils et qui permettra de savoir en quel état ils se trouveront, à tout moment.

Messieurs, nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire. J'espère que nous obtiendrons de bons résultats avec la méthode que je viens de vous indiquer. (Applaudissements sur un grand nombre de

- M. Gaudin de Villaine. Oui, mais cela n'excuse pas le passé.
- M. Le Cour Grandmaison. Personne n'est responsable!
- M. le président. Quelqu'un demande-t-il encore la parole dans les interpellations de MM. Reymond et Cazeneuve?...

La discussion est close.

J'ai reçu, messieurs, deux ordres du jour dont je donne lecture dans l'ordre où ils me

sont parvenus:

Le premier est signé de MM. Emile Reymond, Peytral, Aimond, Chastenet, d'Es-tournelles de Constant, Pauliat, de Las Cases et Paul Le Roux. Il est ainsi conçu:

«Le Sénat,

« Regrettant les vices d'organisation de l'aéronautique militaire et consiant dans le ministre de la guerre pour réaliser par l'autonomie les réformes nécessaires, passe à l'ordre du jour. »

Le second ordre du jour, de M. Flaissières, est ainsi conçu:

« Le Sénat,

« Invite le Gouvernement à rechercher et à punir les officiers responsables des faits d'incurie, de mauvaise volonté, révélés à la tribune par MM. Reymond, Poulle, Herriot, Cazeneuve, à propos du fonctionnement des services d'aviation dans l'armée,

« Le Sénat exprime sa réprobation à l'égard de ceux qui ne peuvent être poursuivis professionnellement, mais qui ont participé ce-pendant à la responsabilité des scandales révélés, soit par leur défaut de vigilance, soit par leur inertie. »

La priorité a été demandée pour l'ordre du jour de M. Reymond.

- M. le ministre de la guerre. Je demande la parole.
- M. le président. La parole est à M. le ministre de la guerre.
- M. le ministre. Le Gouvernement accepte l'ordre du jour présenté par M. Emile Reymond.
- M. le président. Je vais consulter le Sénat sur la question de priorité.
- M. Flaissières. Je la réclame aussi pour mon ordre du jour et je demande la parole. (Mouvements divers.)
- M. le président La parole est à M. Flaissières sur la question de priorité.
- M. Flaissières. Messieurs, mon ordre du jour est des plus limitatifs et méritait aussi peu le discours de M. le ministre de la

guerre que les reproches qui ont été for-mulés par M. de Las Cases.

Notre honorable collègue et M. le ministre de la guerre ont cru, parce qu'ils avaient mal entendu, que mon ordre du jour comportait un blame à l'armée; or, il se borne à réclamer purement et simplement l'enquête et des punitions pour ceux qui au-raient été reconnus avoir manqué à leur devoir professionnel et patriotique.

M. le président. Je consulte le Sénat sur la priorité demandée en faveur de l'ordre du jour présenté par M. Emile Reymond et plusieurs de ses collègues.

(La priorité pour cet ordre du jour est

prononcée.)

- M. le président. Je mets aux voix l'ordre du jour de M. Emile Reymond.
- M. Fabien-Cesbron. Je demande la division aux mots : « et conflant.... »
- M. le président. Dans ces conditions, je mets aux voix d'abord la première partie de l'ordre du jour jusqu'aux mots: « et confiant...»

(Cette première partie est adoptée.)

M. le président. Je vais consulter le Sénat sur la seconde partie de l'ordre du

« Et confiant dans le ministre de la guerre pour réaliser par l'autonomie les réformes

nécessaires, passe à l'ordre du jour. » Je suis saisi d'une demande de scrutin. (Nombreuses protestations.)

- M. Emile Reymond. Je retire, monsieur le président, ma demande de scrutin. (Très bien! très bien!)
- M. le président. En conséquence, je mets aux voix la seconde partie de l'ordre du jour.

(La seconde partie de l'ordre du jour est adoptée.)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'ordre du jour. (L'ordre du jour est adopté.)

DÉPÔT DE PROJET DE LOI

- M. le président. La parole est à M. le ministre de la guerre.
- M. Noulens, ministre de la guerre. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat au nom de M. le ministre de l'intérieur, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à établir d'office une imposition extraordinaire sur la commune de la Croix-Helléan (Morbihan).
- M. le président. Le projet de loi est renvoyé à la commission d'intérêt local. Il sera imprimé et distribué.

· 7. — dépôt de rapport

- M. le président. La parole est à M. Pauliat.
- M. Pauliat. 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, tendant à établir la publicité des séances des conseils d'arrondissement.
- M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué.

Voix nombreuses. A mardi! à mardi!

- 8. REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR
- M. le président. Le Sénat entend, je crois, renvoyer la suite de l'ordre du jour à une prochaine séance. (Oui! oui!)
 - M. Poirrier, président de la commission

de l'impôt sur le revenu. Je demande la parole.

- M. le président La parole est à M. le président de la commission de l'impôt sur le revenu.
- M. le président de la commission. Messieurs, je demande au Sénat de placer en tète de son ordre du jour la suite de la discussion de l'impôt sur le revenu. Nous avions pensé, lorsqu'on a discuté l'interpellation sur l'aviation que cette question aurait été réglée dans une séance; elle s'est prolongée utilement, nous n'en disconvenons pas, mais nous croyons qu'il est indispensable que le Sénat prenne la résolution de poursuivre la discussion de l'impôt sur le revenu, sans interruption. (Très bien! très bien! à gauche.)

M. le président. Cette discussion qui devait venir immédiatement après les interpellations terminées aujourd'hui sera maintenue à son rang.

Elle restera en tête de l'ordre du jour, après un projet d'intérêt local sur lequel il ne doit pas y avoir de débat. (Approbation.)

- M. le président de la commission. Tout le monde est d'accord dans ces conditions.
- M. le président. Voici, messieurs, ce qui pourrait faire l'objet de l'ordre du jour de notre prochaine réunion:

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la répartition des fonds affectés aux grands travaux du gaz de la ville de Paris par la

loi du 6 mars 1912; Suite de la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant suppression des contributions di rectes et établissement d'un impôt général sur les revenus et d'un impôt complémen-

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

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

1re délibération sur la proposition de loi de MM. Fessard, Touron et Fortier, relative à l'évaluation des immeubles dépendant des successions

1re 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;

1re délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ten-dant à exonérer du droit de timbre les affiches concernant la fête nationale du 14 juil-

let;
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;

1 délibération sur le projet de loi sur le

recel.

Il n'y a pas d'opposition?... L'ordre du jour est ainsi fixé.

Je propose au Sénat de se réunir mardi prochain, à trois heures, en séance publi-

que, avec l'ordre du jour qui vient d'être ! réglé. (Adhésion.)
Personne ne demande plus la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à six heures vingtcinq minutes.)

> Le Chef du service de la sténographie du Sénat,

> > ARMAND LELIOUX.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Réponse de M. le ministre des finances à la question écrite nº 109, posée par M. Herriot, sénateur, le 24 décembre 1913.

M. Herriot, sénateur, demande à M. le ministre des finances si la commission ins-tituée pour reviser le décret du 6 novembre 1907, concernant les employés des trésoreries générales et des recettes des finances, a envisagé la possibilité d'établir la péréquation des traitements de ces agents par mesure corrélative au relèvement du traitement de début.

Réponse.

La commission chargée d'étudier les modifications qu'il conviendrait d'apporter au décret du 6 novembre 1907 n'a pas eu à envisager la possibilité d'établir la péréquation des traitements des agents du personnel des trésoreries générales et des recettes des finances par mesure corrélative au relèvement du traitement de début.

Il n'a jamais été question en effet d'augmenter d'office les traitements de tous les agents. La mesure qu'entraîne le relèvement du traitement de début consiste en une modification de la répartition des agents dans les différentes classes, comme l'a in-diqué le rapport qui précède le décret du 30 juin 1912. Mais cette modification ne peut etre effectuée que par des avancements accordés après inscriptions régulières au tableau d'avancement.

La mesure dont il s'agit a déjà reçu un commencement d'exécution pendant l'année 1913 durant laquelle plus de 700 agents ont bénéficié d'une promotion. Elle sera continuée en 1914 et 1915.

Réponse de M. le ministre de l'instruction publique à la question écrile nº 116, posée le 15 janvier 1914, par M. Charles Dupuy, sénateur,

M. Charles Dupuy, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si un instituteur qui a débuté le 17 avril 1882 peut être privé de l'augmentation de 100 fr. accordée à partir du 1st octobre 1913 aux maîtres pourvus du brevet supérieur et en exercice avant le 19 juillet 1889 pour le motif qu'à cette dernière date il était en congé; s'il est dans l'esprit ou même dans les termes de la loi de considérer cet instituteur comme n'exerçant pas à la date indi-quée; et si un congé régulier fait sortir des cadres le maître qui l'a obtenu.

Réponse.

L'instituteur auquel fait allusion M. Charles Dupuy a obtenu le bénéfice de la prime.

Ordre du jour du mardi 3 février.

A trois heures. — Séance publique : Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à modifier la répartition des fonds affectés aux grands travaux du gaz de la ville de Paris par la loi du 6 mars 1912. (N° 158, fasc. 55, année 1913, et 12, fasc. 5, année 1914. — M. Monnier, rapporteur.)

Suite de la 1re 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 1re délibération sur : 1º 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; 2º la proposition de loi de MM. Catalogne et Cicéron, tendant à modifier l'article 331 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 pro-position 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. (Nos 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 1re délibération sur la proposition de loi de M. Lannelongue et un certain nombre de ses collègues, tendant à combattre la dépopulation par des mesures propres à relever la natalité. (N° 311, année 1910; 354 et 402, année 1912, et 449, année 1913.— M. Cazeneuve, rapporteur.)

1re délibération sur la proposition de MM. Fessard, Touron et Fortier, relative à l'évaluation des immeubles dépendant des successions. (Nos 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.)

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

1re 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°s 154, fasc. 51, année 1913, et 11, fasc. 4, année 1914. -M. de Langenhagen, rapporteur.)

ire délibération sur le projet de loi sur le recel. (Nos 172, année 1913, et 14, année 1914. - M. Poulle, rapporteur.)

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 janvier.

SCRUTIN

Sur le 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.

Nombre des votants..... Pour l'adoption...... 255 Contre 0

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Aguillon. Aimond. Albert Peyronnet. Alsace (comte d'), prince d'Hénin. Amic. Astier. Aubry. Audifred. Aunay (d').

Barbier (Léon). Basire. Bassinet. Baudet (Louis). Baudin (Pierre). Beaupin. Beauvisage. Belhomme. Belle. Bepmale. Bérard (Alexandre). Bérenger. Bernère. Bidault. Bienvenu Martin. Blanc. Boivin - Champeaux. Bollet. Bonnefey-Sibour. Bonnelat. Bony-Cisternes. Boucher (Henrý). Boudenoot. Bourganel. Bourgeois (Léon). Brindeau. Bussière. Butterlin.

Butterlin.
Cabart-Danneville. Cachet. Cannac. Capéran. Castillard. Catalogne. Cauvin. Cazeneuve. Chambige. Chapuis. Charles Chabert. Charles-Dupuy. Chaumié. Chautemps (Emile). Chauveau. Chéron (Henry). Clemenceau. Cocula. Codet (Jean). Colin (Maurice). Combes. Cordelet. Courcel (baron de). Couyba. Crémieux (Fernand). Crépin. Cuvinot.
Danclle-Bernardin. Darbot. Daudé. David (Henri). Debierre. Pecker-David. Decrais (Albert). Defumade. Delhon. Dellestable. Denoix. Destieux-Junca. Develle (Juies). Devins. Doumer (Paul). Doumergue (Gaston). Dupont. Dupuy (Jean).

Empereur. Ermant. Estournelles de Cons-

Fagot. Faisans. Farny. Fenoux. Ferdinand-Dreyfus. Fiquet. Flaissières. Flandin (Etienne). Fleury (Paul). Forichon. Forsans. Fortier. Freycinet (de). Fortin.

Gabrielli. Gauthier. Gauvin. Gavini. Genet. Genoux. Gentilliez. Gérard (Albert). Gervais. Girard (Théodore). Giresse. Goirand. Gouzy. Goy. Gravin. Grosdidier. Grosjean. Guérin (Eugène). Guillemaut. Guillier. Guilloteaux. Guingand.

Hayez. Henri Michel. Henry Berenger. Herriot. Hervey. Hubert (Lucien). Huguet. Humbert (Charles). Henry Bérenger.

Jeanneney. Jouffray.

Jeanneney. Jouffray.

La Batut (de). Labbé (Léon). Langenhagen (de). Las Cases (Emmanuel de. Latappy. Lebert. Leblond. Lecomte (Maxime). Leglos. Le Hérissé. Lemarié. Leygue (Honoré). Leygue (Raymond). Lhopiteau. Limouzain-Laplanche. Lintilhac (Eugène). Loubet (J.). Louis Blanc. Lourties. Lozé. Lucien Cornet. Magnien. Maquennehen. Martell. Martin (Louis). Martinet. Mascle. Mascuraud. Maujan. Maureau. Maurice Faure. Méline. Menier (Gaston). Mercier (Jules). Messner. Mézières (Alfred). Mir (Eugène). Mollard. Monfeuillart. Monis (Ernest). Monnier. Monsservin. Morel (Jean). Mougeot. Mulac. Murat. Nègre. Noël.

Negre. Noël.

Ordinaire (Maurice). Ournac.

Pams (Jules). Paul Strauss. Pédebidou. Pelletan (Camille). Perchot. Perreau. Perrier (Antoine). Peschaud. Petitjean. Peyrot (J.-1). Peytral. Philipot. Pichon (Louis). Pichon (Stéphen). Pic-Paris. Poirrier. Poirson. Ponteille. Potié. Poulle.

Quesnel.

Rambourgt. Ranson. Ratier (Antony).
Raymond (Haute-Vienne). Razimbaud. Réal.
Régismanset. Renaudat. Réveillaud (Eugène).
Rey (Emile). Reymond (Emile) (Loire). Reymonenq. Reynald. Ribière. Ribot. Richard.
Riotteau. Rivet (Gustave). Rouby. Rouland. Rousé.

Sabaterie. Saint-Germain. Saint-Quentin (comte de). Saint-Romme. Sancet. Sarraut (Maurice). Sarrien. Sauvan. Savary. Sé-bline. Selves (de). Servant. Simonet. Sur-Selves (de). reaux.

Thiery (Laurent). Touron. Trouillot (Georges). Trystram.

Vacherie. Vagnat. Vallé. Vermorel. Vidal de Saint-Urbain. Vieu. Viger. Vilar (Edouard). Ville. Villiers. Vincent. Vinet. Viseur. Vis-saguet.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE:

MM. Audren de Kerdrel (général).

Béjarry (de). Bodinier. Brager de La Ville. Moysan.

« Chastenet (Guillaume). Courrégelongue. Daniel. Delahaye (Dominique). Dubost (Antonia).

Elva (comte d').

Fabien-Cesbron. Gaudin de Villaine. Gomot.

Halgan.

Jaille (vice-amiral de la). Jénouvrier.

Kéranslec'h (de). Kérouartz (de).

Lamarzelle (de). Larère. Le Breton. Le Cour Grandmaison (Henri). Le Roux (Paul). Limon.

Maillard. Marcère (de). Mazière. Mercier (général). Merlet. Milliard. Pauliat. Pontbriand (du Breil, comte de). Riboisière (comte de la). Riou (Charles).

Thounens. Tréveneuc (comte de).

ABSENTS PAR CONGÉ:

MM. Bersez. Félix Martin. Gacon. Hémon (Louis). Knight.

Milliès-Lacroix. Sculfort.

Les nombres annoncés en séance avaient étà de:

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.