

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES DU SÉNAT ET DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
QUESTIONS ÉCRITES ET RÉPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

### SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1940

### COMITÉS SECRETS

*Les comptes rendus in extenso des Comités secrets des 14 et 15 mars et des 16, 17 et 18 avril 1940 sont publiés en exécution de la résolution suivante adoptée le 2 juillet 1948 par le Conseil de la République:*

*« Les comptes rendus in extenso des débats en comité secret de la période qui a précédé l'invasion de mai 1940 seront publiés dans le délai d'un mois.*

*« La sténographie sera publiée sans subir de la part des orateurs aucune suppression ou adjonction, retouche ou correction. »*

### Comité secret du Mardi 16 Avril 1940.

Au cours de la séance du mardi 16 avril 1940, le Sénat a décidé de se réunir en comité secret pour entendre les communications des commissions de l'armée, de la marine et de l'air. Il a également décidé que la sténographie des débats serait prise dans les conditions prévues pour le précédent comité secret.

Les débats en comité secret se sont poursuivis pendant les journées des mardi 16, mercredi 17 et jeudi 18 avril. Et ainsi la séance publique, suspendue le mardi 16 avril à quatorze heures cinquante-cinq minutes, a été reprise le jeudi 18, à seize heures quarante minutes.

#### SOMMAIRE

##### Communications:

De la commission de l'armée: MM. Pierre Chaumié, de la Grandière, Maroselli, Belmont, rapporteurs.

Suspension de la séance le mardi 16 à dix-neuf heures vingt minutes et reprise de la séance le mercredi 17 à neuf heures quarante minutes.

##### Communications:

De la commission de l'armée: M. J.-P. Rambaud, rapporteur.

De la commission de l'air: MM. Paul Bénazet, président de la commission, Dechil, Brasseur, Lancien, Laudier, rapporteurs.

Suspension et reprise de la séance.

##### Communications:

De la commission de l'air: MM. Maroselli, Bellanger, Delesalle, rapporteurs.

De la commission de la marine: M. Le Gorgen, président et rapporteur de la commission.

Discussion: MM. Jean Fabry.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.

Suspension de la séance le mercredi 17 à dix-neuf heures quinze minutes et reprise le jeudi 18 avril à neuf heures et demie.

MM. Raoul Dautry, ministre de l'armement, J.-P. Rambaud, Paul Bénazet, président de la commission de l'air, M. Laurent-Eynac, ministre de l'air.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.

Retrait des Interpellations déposées: MM. Daniel-Vincent, président de la commission de l'armée, le président, M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air, Ch. Reibel, Elby, Victor Lourties, Delesalle, Maurice Dormann, Georges Portmann, Jacques Bardeux, Neyret, André Morizet.

Reprise de la séance publique.

#### PRESIDENCE DE M. JULES JEANNENEY

(La séance est reprise en comité secret à seize heures quinze minutes.)

#### COMMUNICATIONS DES DIVERSES COMMISSIONS DE LA DEFENSE NATIONALE

Commission de l'armée.

M. le président. La séance est reprise.

L'ordre du jour appelle les communications des diverses commissions de la dé-

fense nationale, de la commission de l'armée, tout d'abord.

En tête de ces communications, celle qui concerne les effectifs et les dotations de l'armement, par M. Chaumié.

La parole est à M. Pierre-Chaumié.

M. Pierre Chaumié, rapporteur. Messieurs, normalement ce n'est pas moi qui devrais être à cette tribune; c'est M. le colonel Fabry, rapporteur général de la commission de l'armée, dont vous avez tant de fois apprécié les connaissances et l'étendue des vues. Il a demandé son indépendance et à parler dans ce débat en son nom personnel.

C'est pour cela, messieurs, que je viens vous mettre au courant, au nom de la commission de l'armée, d'un peu de l'ensemble des problèmes qui font la force de l'armée française et qui font la force de la France, dans les circonstances où nous sommes. Ils se rattachent tous aux questions soit d'effectifs, soit d'armements.

Il faut que vous sachiez ce que la commission de l'armée, mandatée par vous, a fait depuis des années en collaboration étroite avec le Gouvernement pour vous donner les armes nécessaires, pour assurer à notre patrie son destin et non seulement le destin étroit de son sol, mais celui des grands intérêts avec lesquels son existence est liée.

Bien entendu, messieurs, comme toute œuvre humaine, quels que soient l'effort et les milliards que nous y avons appor-

tés, il y a des déficiences et des défauts.

Les unes ont été aperçues dès l'avance. Les autres ne se sont révélées qu'au moment où le combat a été engagé. Divers rapporteurs viendront vous dire comment il y a été remédié, s'il y a été remédié, et, s'il n'y a pas été remédié, quelles sont celles auxquelles il faut porter remède le plus promptement.

Enfin, le problème également essentiel qui vous sera exposé est celui du commandement. Il n'y a pas d'armée, il n'y a pas de nation, même en république, sans un chef et un commandement. La guerre est action. Elle exige donc l'unité de volonté, la rapidité de la décision et l'exécution des ordres.

Voilà, messieurs, en peu de mots, les problèmes généraux que nous allons successivement examiner devant vous.

Vous me permettrez de vous rappeler très brièvement quelques éléments du passé. En effet, une armée ne se fait pas en cinq minutes. Elle ne sort pas du sol quand, à l'appel de la mobilisation, on frappe du talon. Elle est une œuvre de longue haleine, non seulement pour réunir ces hommes, mais pour leur donner une âme commune. Une armée existe, non pas quand elle est un troupeau, mais quand elle est commandée, encadrée, lorsqu'elle a des traditions, un idéal particulier. Il faut également donner à ces hommes qui sont vulnérables les moyens de combattre et de vaincre. Je vais dire ce qui a été fait.

Je diviserai mon examen en trois périodes: avant 1936; entre 1936 et Munich; entre Munich et la mobilisation actuelle. Ensuite, ce sont les rapporteurs particuliers qui viendront à cette tribune pour dire ce qui a été fait depuis, comment on s'est maintenu, on essayé de se maintenir et si l'on a pu ou non se maintenir à la hauteur des circonstances.

Il faut d'abord poser en principe que toute action de guerre est une question de relativité de forces. Quand nous parlons de l'armée française à une époque déterminée, c'est par rapport à la force et à l'armement de son adversaire éventuel. Avant 1936 nous nous trouvions en face d'une Allemagne désarmée, ayant une armée de métier, mais restreinte, n'ayant le droit d'avoir ni chars ni avions. A ce moment nous avons maintenu notre force. Mais, pour répondre aux tendances universelles, les lois de recrutement de 1925 et de 1928 avaient fait de l'armée française une armée défensive, à mobilisation savante mais complexe et lente, qui n'était surtout pas susceptible de mobilisation partielle, qui n'admettait en quelque sorte qu'une mobilisation totale. Avant 1914 on pouvait mobiliser séparément un ou deux corps d'armée: dans la mobilisation actuelle ce n'est pas possible il faut mobiliser toute la France ou personne.

Dès que l'Allemagne a commencé à réarmer, nous nous sommes préoccupés des moyens d'y faire face. La première précaution, pour éviter une surprise, avait été d'établir aux frontières de notre nation un bouclier: la ligne Painlevé-Maginot. Cette ligne permettait d'attendre tout le temps nécessaire pour faire la mobilisation. En outre, une fois installée, elle donnait la disponibilité des réserves et la puissance de la manœuvre, d'autant plus qu'en face d'elle, en vertu des traités, se trouvait un vaste glacis entièrement démilitarisé.

Donc, à ce moment, on avait surtout préparé l'avenir. Nous avions une armée nombreuse, disciplinée, encadrée, possédant une artillerie ancienne mais nombreuse et pourvue de munitions. Nous avions des

chars qui dataient, il est vrai, de l'ancienne guerre, mais dont les Allemands n'avaient pas l'équivalent. La seule chose que nous pouvons dire, c'est que si, en 1936, nous ne sommes pas entrés en Rhénanie, ce n'est pas pour des raisons militaires.

De 1936 à 1938, en présence de la menace directement accrue, puisque l'ennemi était dans la tranchée de départ, qu'avons-nous fait ?

Ce fut extrêmement inégal. Sans doute au ministère de la guerre proprement dit, avec lequel nous collaborions, on a essayé, au milieu de difficultés de toutes sortes, de réaliser les programmes qui avaient été établis précédemment. Comme matériel neuf il y avait celui de l'artillerie lourde moyenne, si je puis dire, qui avait été étudiée; il y avait les chars 1936 qui n'étaient encore que des sections de prototypes. Mais il faut dire que le travail accompli durant quinze ans n'avait pas été vain: ces sections de prototypes lentement améliorées étaient arrivées à ce degré de perfection dont aujourd'hui nous sommes fiers; et au mois de septembre 1939 elles n'avaient pas leur équivalent chez l'adversaire.

Si ces études de quinze années ont eu un résultat, nous avons pu en juger manifestement par les difficultés que l'Allemagne a rencontrées après la campagne de Pologne où elle a eu à souffrir de tous les inconvénients que ces longues études nous avaient permis d'éviter.

On a pendant cette période commencé à construire les chars; on a mis en construction le canon de 25 anti-tank. Mais on a avancé lentement à cause des occupations d'usines, et de difficultés de toutes sortes.

D'autre part, — c'est une chose dont nous pouvons être reconnaissants envers le ministère de la guerre avec lequel nous collaborions — on a maintenu cette chose essentielle, le moral et l'intégrité d'esprit de l'armée.

Après cela comment sommes-nous arrivés à Munich ?

En dehors des fabrications de guerre proprement dites, la guerre est une collaboration totale de la nation. Il y a eu beaucoup de ministères où l'on avait complètement oublié qu'il pourrait y avoir la guerre. Lorsque, au moment de Munich, nous avons été amenés à l'un des actes les plus douloureux de notre histoire, ce n'est pas la déficience de notre armée de terre qui a pesé le plus lourdement sur notre décision.

Que s'est-il passé ensuite, de 1938 à 1939? A ce moment personne ne pouvait douter de l'importance, de l'urgence de la menace. Il y avait cependant dans le pays un état d'esprit contre lequel il a fallu lutter. Il y avait, en face de l'Allemagne qui était partie dans la course aux armements d'un élan frénétique, dont tout le sol tremblait sous les coups des marteaux-pilons, il y avait encore cette ambiance de lassitude avant d'agir; et on parlait encore d'entretenir les loisirs.

C'est à ce moment-là, rappelez-vous le, messieurs, qu'une idée cruelle vint à l'esprit d'un certain nombre de personnes. Alors qu'on voulait enfin travailler et assurer notre armement, il y eut une menace de grève générale suscitée par l'étranger, parce qu'elle devait définitivement mettre notre nation dans la situation inférieure qui est l'origine de toutes les capitulations. (Très bien! à droite.)

Et c'est malgré tous les conseils de faiblesse que le Gouvernement auquel nous devons rendre hommage en cette matière, a enfin tenu la main et brisé les actes des

factieux avec l'appui de l'immense majorité de la nation, et surtout l'immense majorité de la classe ouvrière qui, patriote comme on l'est partout en France, a obéi à l'appel qui lui était adressé. (Interruptions à l'extrême gauche. — Exclamations à droite.)

Je ne discuterai pas ce qui avait été fait sous d'autres ministères où la défense passive avait été complètement abandonnée. (Nouvelles interruptions à l'extrême gauche.)

Messieurs, je ne veux pas passionner le débat, je suis purement et simplement un rapporteur et je ne cite que des faits certains et indiscutables.

M. Serrès. Mais non pas sans passion partisans! (Exclamations au centre et à droite.)

Au centre. Et Blanche?... (Interruptions.)

M. Pierre Chaumié, rapporteur. A partir de ce moment, un effort considérable, mais malheureusement insuffisant, a été fait. On a poussé notamment la fabrication des chars B 35 et H 35 dont nous pouvions avoir, au moment de la déclaration de guerre, un nombre important. (Interruptions à l'extrême gauche. — Réclamations sur d'autres bancs.)

Les chars d'assaut que nous possédions lors de la déclaration de guerre n'atteignaient pas le nombre total du programme; ils constituaient pourtant une masse importante dont l'ennemi n'avait pas l'équivalent, ni comme qualité ni comme moyens.

Contre les chars ennemis, nous avions un armement antitank en cours de fabrication. Et à ce sujet, il faut que je vous rappelle ce qu'il faut entendre par le mot « dotation » qui pourrait être une cause d'erreurs. (Bruit à gauche.)

Lorsqu'on étudie l'organisation d'une armée, on dresse le programme des armes dont on souhaite la dotation, et avant même que ces armes soient fabriquées, on indique combien devront en être données à chaque division, à chaque régiment, quelquefois même à chaque bataillon.

Lorsqu'on a fabriqué les nouveaux chars, on a pensé à leur nombre dans chaque division. Pour les canons antichars, le canon de 25 notamment, on a prévu la dotation de chaque régiment.

Mais, durant la période où une arme est en cours de fabrication, on ne peut répondre à la dotation du programme. Il faut, le plus rapidement possible, rejoindre cette qualité optima qui a été désirée. Au moment de la déclaration de guerre, la dotation en canons de 25 n'existait que pour les unités de première ligne, et elle n'est pas encore assurée pour toutes les unités. Mais il faut dire que les Allemands ne possédaient aucune arme équivalente au canon de 75. C'était une supériorité qui était donnée à une partie de notre infanterie et qui n'avait pas encore pu être donnée à la totalité de cette infanterie.

Quant au canon de 47 antichar, il était à peine sorti. Sa fabrication a commencé au début de 1939, et, au moment de la déclaration de guerre, il n'y en avait que quelques exemplaires, pour ne pas dire quelques prototypes. Depuis cette époque, le nombre des uns et des autres s'est considérablement accru, et notamment au point de vue des canons de 47 antichars, le nombre a atteint à peu près le chiffre que M. le ministre de la guerre nous avait annoncé comme figurant dans son programme pour la fin de 1940.

Il faut dire par ailleurs et par contre, que les fabrications des munitions n'ont pas marché avec la même rapidité.

L'infanterie était dotée d'un armement moderne tel que les spécialistes reconnaissent que l'infanterie française est de toutes les armées du monde la mieux dotée.

Quant à l'artillerie, il y avait certaines choses à dire. Nous avions le 75 cher à nos anciens combattants. C'est une arme terrible sur l'homme, mais aux distances moyennes de combat. Il y avait une vaste dotation préalable; il y avait un stock d'obus représentant, aux cadences de la dernière guerre, plusieurs mois; mais l'armée allemande possédait un obusier moins bon dans certains cas, moins efficace sur des buts mobiles et rapides, mais qui a une portée plus longue. Et c'est ici, messieurs, que nous pouvons regretter que quelquefois nos conseils n'aient pas été suivis, et d'autre part qu'en nationalisant certaines usines de guerre on ait privé nos inventeurs des moyens de recherche et des moyens de réalisation qui, à plusieurs reprises et notamment dans la dernière guerre, nous ont été si précieux.

Ce problème de la portée de l'artillerie à tir tendu avait été étudié par un inventeur connu et notoire. Nous avons réclamé l'an dernier que les études sur son invention, qui restaient indéfiniment à la traîne, fussent poussées avec vigueur et qu'on lui donnât les moyens d'aboutir dans ses recherches.

Quelle que fût la bonne volonté du Gouvernement, tout était long et ce n'est que la déclaration de guerre une fois faite que ses études ont été poussées enfin avec la vigueur utile. M. le ministre de l'armement nous faisait connaître récemment que les résultats ont encore dépassé nos espérances et que le nouvel engin qui nous sera donné, et qui se sert du 75, redonnera à notre matériel la primauté qu'il avait autrefois sur les champs de bataille.

Enfin, messieurs, nous arrivons à l'artillerie lourde. Elle était composée d'éléments divers: les uns anciens, comme le 155, mais non négligeable; d'autres nouveaux, en cours de fabrication, le 105 long et le 105 court; enfin, une très lourde artillerie de siège, dont nous ne pouvons regretter qu'une chose, c'est qu'il semble qu'on n'ait pas voulu donner à notre armée les moyens de s'en servir.

La commission de l'armée a comme mission de fournir des moyens au Gouvernement et à l'armement; elle n'a pas à entrer dans l'examen des plans de bataille, et encore moins du choix des moyens de la victoire; mais elle peut cependant faire quelquefois des réflexions utiles. Si, avec nos pièces lourdes, nous avions, dès le début de septembre, brisé quelque béton sur la ligne Siegfried, même si l'on ne voulait pas l'enlever, il est possible qu'un plus grand nombre de divisions allemandes serait resté devant nous et qu'un moins grand nombre serait allé en Pologne, et que celles qui y seraient allées seraient revenues plus abîmées.

Nous ne préconisons aucun système, et nous pensons qu'il faut être très ménager du sang des Français. Mais il est fâcheux qu'on puisse dire qu'il y a des solutions qui ne seront jamais prises; car, lorsqu'il existe une ligne fortifiée, ligne Siegfried comme ligne Maginot, une fois que la mobilisation est faite, son principal intérêt est d'économiser les forces de celui qui la détient, de permettre d'avoir des troupes libres disponibles sur de plus nombreux terrains. Les troupes que nous rencontrerons, soit dans le Nord, soit dans le Sud, soit en Orient, ce sont celles qui seront libres, et elles seront d'autant plus libres

que les secteurs solides sont réputés ne pouvoir jamais être attaqués.

Qu'est-il advenu, messieurs, depuis la mobilisation? Au point de vue militaire, stagnation. Qu'est-ce que cette stagnation a donné, au point de vue moral comme au point de vue des armements? Comment avons-nous employé les sept mois qui se sont écoulés depuis?

Le premier problème qui se posait pour l'armée était de consolider son organisation. Quand on a, comme nous, une armée de service à court terme, quand on a des divisions de réserve qui ne possèdent à peu près aucun officier, aucun sous-officier de l'armée active, sauf dans les grades les plus élevés, il est nécessaire de former ces corps, de leur donner l'homogénéité nécessaire, de leur donner une âme commune. On doit partout cohérer le petit nombre d'éléments actifs avec l'ensemble de la nation; cohésion d'autant plus forte que la Nation a été préparée, soit par le service préalable, soit surtout par l'état moral qu'on y a entretenu.

Enfin, messieurs, il fallait faire la mobilisation industrielle. Il fallait, en une minute, modifier tout l'effort de la nation, et au même moment on lui a enlevé plusieurs millions d'hommes.

Cet effort avait été préparé insuffisamment. Il avait été préparé, et déjà un très grand nombre d'affectés spéciaux avaient été désignés pour les usines. Il avait été préparé au point de vue militaire parce que des services avaient étudié les besoins que l'armée aurait, et avaient voulu se préparer à y faire face. Ces services avaient établi des programmes des commandes qu'ils avaient passées aux diverses industries.

Parfois, ces services ne s'étaient pas suffisamment préoccupés de savoir si les industries auxquelles ils s'adressaient et dont l'activité devait passer dans un moment difficile de un à deux, sinon de un à quatre ou de un à dix, avaient les moyens, à commencer par les moyens matériels, de passer de la situation antérieure à la situation nouvelle.

La question de l'outillage se posait particulièrement. Elle n'a été envisagée par les services du ministère de la guerre qu'un an et demi avant la guerre et assez timidement, pour des raisons diverses dont une est d'ailleurs très explicable: Étant donné les crédits considérables que nous avions donnés, on a demandé au haut commandement quel était l'intérêt le plus immédiat: fabriquer immédiatement des munitions ou des canons qui manquaient, ou préparer l'outillage pour en fabriquer, la guerre une fois en cours. Le commandement avait préféré l'immédiat. Peut-être a-t-il eu raison. En tout cas, il manquait beaucoup d'outillage.

Une deuxième raison est que le programme qui avait été établi l'avait été sur une échelle déterminée. La guerre n'était pas engagée depuis quelques semaines qu'un programme nouveau était établi double, triple et quelques fois quadruple de celui qui avait été primitivement prévu; et comme il fallait prévoir à la fois les besoins immédiats et les besoins lointains, la mobilisation industrielle a dû faire face à la fois à la terminaison du programme pour le matériel nouveau, à la fabrication des munitions, à faire tout entière pour ce matériel nouveau, à l'entretien des munitions, du matériel ancien et en même temps, à la fabrication de l'outillage, jusqu'à la construction des maisons et ateliers qu'il nous faudra si la guerre dure en 1941 et peut-être même en 1942.

C'est cette masse monstrueuse qui s'est présentée simultanément. Nous avons trouvé — nos rapporteurs vous l'indiqueront — que le choix et la préparation des commandes, la rapidité avec laquelle les choses les plus urgentes devaient être faites n'ont pas été également réparties. On vous indiquera quels sont les déficits et les manquants.

Enfin, messieurs, il y avait aussi à maintenir l'organisation générale de la nation et celle des états-majors dans un moment où, après la première émotion, tout le monde s'est détendu et où beaucoup ont oublié qu'il y avait la guerre.

Que ce soit dans les administrations civiles ou dans les administrations militaires, le train-train ordinaire a repris et le papier a triomphé partout. Jamais aucune guerre n'a produit autant d'états, de pièces et de fonctionnaires pour transmettre des papiers de l'un à l'autre.

On me disait: — je ne sais pas si c'est vrai — qu'avant de faire une fabrication, il y en a pour deux mois de papiers à transmettre.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Bien plus que cela!

**M. Pierre Chaumié, rapporteur.** Nous avons entendu bien souvent ici M. Mauger, que nous avons le regret de ne plus voir parmi nous. Eh bien, les comptes définitifs de cette guerre seront faciles à établir. Mais quand on fait une guerre, la victoire, et une victoire prompte, est plus utile que les comptes définitifs! (*Très bien! très bien!*)

Il y a eu aussi l'immense multiplicité des détails et des cas individuels. Cinq millions d'hommes répartis dans diverses directions, avec des lois multiples. Chacun avait, en quelque sorte, son statut particulier; chacun réclamait, et ces réclamations allaient occuper le temps des grands chefs. Dans les états-majors, chacun n'ayant, en quelque sorte, que du papier à faire songeait encore à envahir sur le papier voisin. Nous avons constaté avec regret que les états-majors empiétaient les uns sur les autres et que l'unité de commandement n'était pas acquise.

« Une des choses essentielles, disait le maréchal Foch lorsqu'on l'avait consulté pour les affaires de Pologne, pour qu'une nation se sauve, c'est d'abord qu'elle veuille se sauver; et ensuite, qu'il y ait un chef. Je n'entends pas seulement un chef supérieur, mais un chef à tous les degrés, et un chef qui ait le sentiment des responsabilités. »

Il faut en arriver rapidement à ce que, partout, sur chaque point, une seule personne ait la décision à prendre sur un seul point. Il ne faut pas, comme nous l'avons vu, que cinq ministères se disputent la même question à traiter qui courrait d'un cabinet à l'autre pour arriver à une transaction entre des indécisions. A l'heure actuelle, il faut des décisions. Pour les prendre, il faut une volonté, une volonté pour chaque chose et qu'elle n'ait pas à composer. (*Applaudissements.*)

C'est pour cela, messieurs, que M. Reibel vous exposera nos vues sur l'unité de commandement.

Maintenant, messieurs, nous avons exposé l'ensemble. Il y aurait bien des choses à dire; et, en temps ordinaire, au lieu de vous parler de ces questions, je vous aurais entretenu de la question du pétrole. Dans ce domaine, il y a bien des choses fâcheuses à dire. On a vu que l'esprit de guerre n'y existait pas. On a vu un véritable trésor de guerre, nos stocks de pétrole, dont nous avons réclamé, pendant quatre ans, au ministère des travaux publics, la protection, qui n'ont pas été

protégés; le décret a été pris le jour où les Allemands entraient en Pologne pour demander la protection de ces stocks et l'imposer avant le 1<sup>er</sup> août. Les travaux n'ont commencé qu'à cette date; ils ont été menés avec une telle lenteur que la commission de l'armée, dans un de ses rapports, au mois de novembre dernier, a demandé des sanctions. A l'heure actuelle, les travaux ne sont pas faits, ou pour une partie seulement; et comme sanctions, les responsables ont reçu de l'avancement. (*Mouvements divers.*)

Messieurs, ce sont des questions pour la réalisation desquelles nous demandons l'appui de toute l'Assemblée, puisque maintenant nous avons su, après toutes les erreurs, le temps de les réparer et de revenir au rythme que l'initiative individuelle avait donné en 1914.

Messieurs, il ne nous reste plus qu'à unir, fortifier, assurer la continuité et l'énergie aux chefs, et à donner avec eux à ce pays une âme commune. (*Vifs applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. de La Grandière pour une communication concernant les fortifications.

**M. de La Grandière, rapporteur.** Messieurs, dans cet inventaire de nos forces militaires que la commission de l'armée a voulu présenter au Sénat, la tâche qui m'échoit est particulièrement agréable et facile. Car, dans le domaine des organisations fortifiées dont j'ai à vous parler, ce sont des motifs de satisfaction et de confiance que nous pouvons tous trouver.

Les nombreuses visites faites par la sous-commission des fortifications sur différents secteurs du front et les études poursuivies tant au grand quartier général qu'à l'état-major de l'armée, à la section technique du génie, à l'état-major du génie de la région parisienne, nous permettent, mes chers collègues, de vous apporter des constatations profondément réconfortantes sur la sécurité de nos frontières et la quasi-inviolabilité du territoire national. (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, on ne dira jamais assez les services rendus au pays par les hommes qui ont doté la France de ce rempart de béton et d'acier et par ceux surtout qui, par un labeur intelligent et tenace, en ont conçu le plan et assuré l'exécution. (*Applaudissements.*)

**M. Joseph Gailhac.** Très bien!

**M. de La Grandière, rapporteur.** Sans vouloir faire devant vous l'histoire de ce qu'on appelle très justement la ligne Maginot, je crois cependant nécessaire, pour la compréhension de l'exposé très succinct que je voudrais en faire, d'en situer devant vous les principales étapes.

La question de la défense des frontières a été posée pour la première fois le 25 février 1919 par une lettre du ministre de la guerre au maréchal de France, commandant en chef les armées françaises de l'Est. Le problème posé était celui-ci: empêcher l'ennemi de troubler dès les premiers jours, et avant son achèvement, la mobilisation de nos armées de couverture, protéger les populations des territoires attenants à la frontière.

Une commission, présidée d'abord par le maréchal Joffre, puis par le général Guillaumat, fut créée en 1922 pour étudier, sur ces données, la défense des frontières.

Cette défense pouvait se réaliser de plusieurs façons. Comme il est naturel, des conceptions différentes, en s'opposant les unes aux autres, retardèrent, pendant quelque temps, la décision qui devait fixer le système adopté.

Si l'on posait le principe de défendre par des fortifications permanentes les princi-

pales voies d'invasion, en raison des objectifs stratégiques importants auxquels ces voies conduisent, on pouvait s'arrêter à l'idée d'une barrière solide, presque continue, d'ouvrages fortifiés, bétonnés tout le long de la frontière. Un projet d'une telle ampleur parut chimérique et dangereux, en raison surtout des nombreux effets qui seraient immobilisés dans ces fortifications et aussi parce que toute modification ou toute réduction qu'on pouvait prévoir en cours d'exécution aurait diminué la force de l'ensemble.

Une autre conception s'opposait à celle-là: c'est celle de nombreux ouvrages, d'une poussière d'ouvrages en profondeur défilés à contre-pente. Cette idée semblait contredite par l'expérience de la guerre de 1914: dès 1917, on avait vu des concentrations massives d'artillerie et l'entrée en jeu des chars de combat, avoir raison des organisations allemandes construites suivant ce modèle.

Ce fut une conception intermédiaire qui prévalut; et la commission proposa un système discontinu de régions fortifiées faisant appel à l'obstacle et à la manœuvre par le jeu des réserves.

Naturellement l'attention se porta sur les principales voies d'invasion et, dans les secteurs considérés comme dangereux, on prévoyait des ouvrages d'une importance et d'une densité appropriées, tandis que, partout où c'était possible, on tendait des voies d'eau et des inondations pour retarder la marche de l'adversaire.

On prévoyait aussi l'équipement de la ligne de bataille sur une grande profondeur derrière la ligne de combat.

En 1925, le conseil supérieur de guerre approuve ces principes et adopte le projet proposé. La commission fixe alors les formes et les tracés de la nouvelle fortification, définit les régions à fortifier, l'ordre d'urgence des travaux.

Ces propositions sont soumises à la fin de 1926 au conseil supérieur de guerre qui en approuve les dispositions essentielles.

Le 29 décembre 1927, le ministre de la guerre approuve la division des travaux en cycles et ordonne l'exécution immédiate, dans le plus bref délai, d'une première tranche de travaux qui devra constituer un programme complet.

Les travaux de ce premier cycle comportaient la défense du Rhin, la région fortifiée de la Lauter et celle de Metz, la défense des Alpes, Nice, Ubail (?) Ubaillette, le Briançonnais et la Maurienne.

En septembre 1927, la commission d'organisation des régions fortifiées est créée, appelée par abréviation dans l'armée la C.O.R.F., chargée d'assurer l'exécution des travaux.

En 1934, un deuxième cycle de travaux est décidé. Il comportait l'extension de la région fortifiée de la Lauter jusqu'à la Sarre, la construction du môle de Montmédy, le système fortifié de Maubeuge et l'extension de la fortification dans le Nord.

Commencée le 1<sup>er</sup> mars 1929, cette fortification permanente, dite fortification C.O.R.F., était terminée, conformément aux prévisions, en 1935 pour le premier cycle, en 1939 pour le deuxième cycle.

Entre temps, les événements d'Allemagne, l'évacuation par nous de la rive gauche du Rhin en 1933, la réoccupation de cette rive gauche par l'armée allemande réorganisée le 7 mars 1936, amenèrent le haut commandement, en France, à prendre une décision importante: l'organisation dès le temps de paix du champ de bataille dont on avait seulement prévu l'organisation au moment de la mobilisation.

Dès 1935, l'ordre était donné de construire, par la main-d'œuvre militaire, de

façon durable, une fortification de campagne dans laquelle la protection des ouvrages réside, non dans l'épaisseur du bétonnage, mais dans l'exiguïté des surfaces, le nombre et la dissimulation des blockhaus. Pas d'installation électrique, aucune ventilation prévue. Cette fortification était placée dans les intervalles de la fortification permanente C.O.R.F. et en arrière pour donner de la profondeur à la position. Elle comporte de petits ouvrages, des champs de rails, des réseaux de barbelés, etc. Ces fortifications de campagne ont été exécutées par des généraux commandant les régions qui ont été autorisés, dès 1936, à faire effectuer les travaux par la main-d'œuvre civile.

En octobre 1936, en raison des préoccupations qui se faisaient jour du côté de la Belgique et de la Suisse, on décida de fortifier les frontières du Nord et le Jura.

Quand on parle des organisations fortifiées de la région du Nord, il est impossible de passer sous silence le rôle de votre commission de l'armée. Jusqu'en 1932 le haut commandement avait paru peu enclin à donner l'ordre de commencer la fortification de cette région. Et, même en 1932, le conseil supérieur de la guerre qui s'était réuni, appelé à donner son avis sur ce point, avait émis un avis défavorable en raison sans doute des susceptibilités qui pouvaient naître en Belgique. Les Belges pouvaient croire, en effet, que, si nous entreprenions des fortifications sur leurs frontières, nous mettrions moins d'empressement à leur porter secours chez eux en cas d'attaque. Il a fallu toute l'obstination, toute la puissance de conviction de certains membres de votre commission de l'armée, pour faire revenir le haut commandement et le Gouvernement sur leur décision. (*Très bien! très bien!*)

C'est en effet son président, M. Daniel Vincent, et aussi M. le général Bourgeois, (*Vif applaudissements*), qui provoquèrent une lettre de M. Devèse, le ministre belge de la défense nationale, lettre qui devait être communiquée au Gouvernement français et où il était dit que la construction des fortifications françaises, non seulement ne portait pas ombrage à la Belgique, mais que celle-ci s'en trouverait au contraire très heureuse.

Or ces fortifications de la frontière du Nord, face à la Belgique et celle du Jura ne pouvaient pas être organisées comme celles de la région de la Lauter et de celle de Metz, faute de crédits et de temps.

On employa donc un système intermédiaire en ayant recours à la section technique du génie. Ces ouvrages, dits « section technique du génie » sont des blocs bétonnés abritant un armement de campagne, mais comportant un cuirassement et une ventilation. Pas de casernements souterrains, mais des locaux de repos. Cette fortification comporte également l'équipement du champ de bataille, en particulier l'organisation de la défense antichars.

Voyons quelle était la situation au 1<sup>er</sup> septembre 1939. Comme je viens de le dire, il existait des ouvrages de trois types différents. Les ouvrages type C.O.R.F., véritables fortifications permanentes à l'épreuve des pièces du plus gros calibre, étanches aux gaz, pourvus de tous les aménagements susceptibles de donner un rendement maximum à l'armement spécialisé et comportant des souterrains pour les occupants qui en dehors des périodes d'activité ont à leur disposition des locaux de repos isolés des postes de combat.

Ces ouvrages forment l'ossature des régions. L'ensemble comporte un équipe-

ment complet, voies de 60, réseau téléphonique, garés de munitions et de réparation, etc.

Un deuxième type d'ouvrages, ce sont ceux exécutés par la main-d'œuvre militaire, soit dans la région de la Sarre où aucun ouvrage du type « C. O. R. F. » n'avait été réalisé, soit dans les régions et secteurs fortifiés pour combler les intervalles et donner de la profondeur à la position. Il s'agit d'ouvrages souples, sans cuirassement, ni aménagement d'aucune sorte, sans ventilation.

D'abord uniquement construits sur l'initiative des commandants des régions, d'abord uniquement par la main-d'œuvre militaire, puis, dès 1936, avec le concours d'entreprises civiles.

Enfin un troisième type d'ouvrages, intermédiaire entre les deux premiers types, étudié pour la défense des frontières de la Belgique et du Jura.

Comme les ouvrages « main-d'œuvre militaire », il est fait pour utiliser l'armement des troupes de campagne, mais cet armement est protégé par des cuirassements. De plus, la lutte contre les gaz et l'oxyde de carbone est prévue par l'organisation d'une ventilation filtrée. Enfin, la dimension des locaux rend l'ouvrage habitable.

On trouve ces ouvrages face à la Belgique et à la Suisse, et quelques-uns sont construits dans les intervalles particulièrement faibles de la VI<sup>e</sup> et de la XX<sup>e</sup> région, dans la Sarre par exemple.

Au 1<sup>er</sup> septembre 1939, la fortification dite C. O. R. F. était achevée. Les travaux d'amélioration étaient encore à finir, mais il s'agit là de perfectionnements. Une fortification permanente n'est jamais terminée, elle doit sans cesse être transformée pour être susceptible de résister aux nouvelles possibilités d'attaque.

Il restait à terminer les travaux de renforcement de position et d'organisation du champ de bataille, et, d'autre part, face aux frontières neutres de la Belgique et de la Suisse et de la trouée de la Sarre, à organiser une solide deuxième position pour parer au danger de rupture de positions non étayées par une ossature C. O. R. F.

Une des observations — sinon une des critiques — que ne manque pas de faire un visiteur quelque peu averti de la ligne Maginot, c'est que les fortifications se succèdent de l'avant vers l'arrière dans un ordre décroissant d'importance. De sorte que la ligne principale de résistance, celle qui est constituée par les gros ouvrages, n'est souvent précédée que par des avant-postes plus ou moins bien retranchés, sans un glacis susceptible de rompre l'attaque de l'infanterie ennemie avant l'attaque de la position principale.

Cela peut sembler illogique, mais il était impossible qu'il en fût autrement en raison du rôle initial demandé aux fortifications pendant la période de couverture, où des effectifs relativement faibles devaient les occuper et tendre un rideau de feu devant les positions qui avaient été justement choisies à cet effet.

Dans la période de stabilisation qui a suivi la période initiale, il était impossible de donner de l'ampleur à la position sans aller vers l'arrière et donner de la profondeur. Mais comme il y a là une cause de faiblesse — et j'attire sur ce point l'attention de M. le ministre de la guerre — je crois qu'il serait souhaitable de réaliser partout ce qui a été fait dans certains secteurs, c'est-à-dire de construire en avant de la première position un glacis fortifié capable lui-même de dissocier le dispositif d'assaut de l'infanterie ennemie en même temps que le

système initial de préparation de son artillerie.

Une autre observation est relative au manque d'homogénéité de l'ensemble de la fortification.

On constate en effet des différences considérables au point de vue protection entre les ouvrages C. O. R. F. et les ouvrages main-d'œuvre militaire. A la vérité, ces deux sortes d'organisations se complètent.

L'ouvrage main-d'œuvre militaire seul n'aurait pas l'efficacité voulue, surtout au début d'une guerre où le personnel n'est pas habitué au feu. Par contre, il permet de combler les intervalles. Son prix peu élevé, sa rapidité d'exécution, permettent de le multiplier et de donner de la profondeur à une position qui, pour des raisons d'économie, est forcément linéaire.

L'ouvrage main-d'œuvre militaire a été prévu comme devant être fait à la mobilisation : il a été exécuté dès 1935 sous la pression des événements.

Son utilité ne peut être discutée. Toutefois, on a pu constater certaines erreurs de réalisation. Il aurait été souhaitable qu'une unité de vues et de décision présidât à leur construction afin d'éviter certain particularisme régional.

C'est ainsi que, malgré les instructions données, certaines casemates à canons construites dans la première région seraient très rapidement inutilisables, étant donné la facilité des coups d'embranchure et l'absence complète de cuirassement.

Dans ces différents types d'ouvrages, quels sont les travaux exécutés depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1939 ? D'abord dans les fortifications permanentes : sur la frontière nord-est les travaux d'amélioration en cours ont été continués. Dans certains cas ces travaux sont considérablement ralentis par la difficulté de faire travailler des entreprises dans des secteurs fortifiés et de recruter la main-d'œuvre spécialisée. Des travaux destinés, par le chauffage des locaux, à supprimer la condensation à l'intérieur des souterrains, qui avaient été réalisés en 1938, dans une première série d'ouvrages, sont continués dans d'autres ouvrages par la main-d'œuvre militaire recrutée parmi les occupants.

Ces travaux sont en bonne voie. Tous les ouvrages comportant d'importants casernements souterrains seront mis à l'abri de l'humidité pour le prochain été. La chose est très importante, car le suintement rendrait très difficile l'occupation de ces ouvrages, si on n'y mettait bon ordre.

Sur le front Sud-Est, les travaux de fortifications permanentes suivent leur cours à peu près normal ; ils sont cependant ralentis par les difficultés de recrutement de la main-d'œuvre.

Enfin, les armées ont continué avec une intensité accrue l'organisation du champ de bataille ; dans les secteurs de la région fortifiée, on a ainsi continué à garnir les intervalles et à donner de la profondeur à la position. En particulier un gros effort a été fait pour la construction d'obstacles antichars, fossés, champs de rails. Le travail des fossés a été effectué pendant l'hiver, nous avons assisté au spectacle d'hommes travaillant à ces fossés avec de l'eau jusqu'aux genoux. Leur travail aurait été facilité et amélioré si les armées avaient pu être dotées d'un nombre assez important de pelles mécaniques. C'est un vœu qui nous est exprimé à maintes reprises ; je souhaite qu'il soit réalisé.

Un des vœux exprimés à votre commission des fortifications a été la demande de plus nombreuses mines, mines contre le personnel, mines contre le matériel, afin de neutraliser certaines voies d'accès, ces

mines dont les Allemands nous ont appris à nos dépens l'usage meurtrier qu'on peut en faire.

Passons maintenant aux travaux dits de la seconde position.

Ces travaux ont été confiés à la commission d'études des zones fortifiées dont le président est le général, inspecteur général du génie, actuellement le général Philippe. Ils devaient primitivement s'exécuter face aux fronts neutres, en utilisant des procédés modernes aussi rapides que possible, ce qui nécessitait l'introduction d'entreprises puissantes, bretelles dans le Nord, régions fortifiées de Metz et le secteur de Montmédy, bretelles dans le Jura.

En outre, cette commission est chargée de fortifier la trouée de la Sarre.

Le principe de cette position consiste en obstacles antichars, en fossés battus par des armes sous casemate, les casemates étant du type section technique du génie amélioré. Il y a lieu d'ajouter que l'implantation même des ouvrages est arrêtée en accord avec les armées sur le territoire desquels les travaux sont exécutés.

Au total, les travaux de la deuxième position doivent s'étendre sur un front de 600 kilomètres ; une première tranche est actuellement en cours de réalisation. 34 entreprises spécialisées dans les travaux de fortifications sont réparties sur un front de 210 kilomètres, en particulier dans les secteurs les plus menacés. Cette première tranche sera terminée en juillet prochain seulement.

Position de défense de la région parisienne. La réalisation de cette position était prévue dès le temps de paix par une dépêche ministérielle du 17 mars 1933.

Sa mise à exécution, en tant que ligne d'arrêt, fut décidée, le 9 septembre 1939, par le général Hering, gouverneur militaire de Paris, afin de parer aux incursions, improbables mais possibles, des engins motorisés.

Son organisation est basée sur le principe suivant : utilisation maximum des obstacles naturels, cours d'eau, lièzières de bois ; construction de fossés antichars pour la liaison de ces obstacles naturels, et construction de blockhaus et d'abris légers pour abriter l'armement antichar de campagne.

Le tracé de cette position est jalonné par l'Oise, la lièzière Nord des forêts du Lys et de Chantilly, la trouée de Nanteuil, l'Ourcq et la Marne. Tous les travaux ont été faits par des régiments de travailleurs et sont actuellement virtuellement terminés.

Voici maintenant, messieurs, les points sur lesquels des lacunes ou des retards ont été constatés.

D'abord, dans les fortifications permanentes, tous les ouvrages prévus par la commission d'organisation de la région fortifiée ont été réalisés, mais des améliorations et des perfectionnements ont dû être apportés aux ouvrages à peine terminés.

C'est ainsi, qu'outre les travaux de climatisation, il a été par la suite reconnu nécessaire d'augmenter la défense antichars passive et active de ces ouvrages, de prévoir l'installation de projecteurs, d'améliorer les conditions d'habitabilité par l'établissement de frigidaires et de chambres froides.

Mais, malgré la valeur des fortifications C. O. R. F. ainsi réalisées et les qualités d'ordre technique et tactique qui font de cette fortification la première du genre, il convient de ne pas oublier que toute fortification, si bonne, si idéale soit-elle, ne vaut que par ses défenseurs. (Assentiment.) L'instruction des équipages d'ouvrages,

leur moral, leur allant doivent être une des préoccupations de notre haut commandement, ainsi que leur armement.

Il importe absolument que ces troupes de forteresse soient assez nombreuses pour pouvoir être périodiquement relevées, que leurs cadres soient choisis avec le plus grand soin, et qu'enfin le commandant de l'ouvrage soit parfaitement qualifié pour assurer sa tâche délicate et importante.

A ce sujet il semble que — chose qui n'existe pas encore — des centres d'instruction d'officiers de forteresse seraient utilement créés pour que les futurs commandants d'ouvrages soient préparés à leur commandement.

Quant aux travaux de la main-d'œuvre militaire, ces travaux, réalisés de toute urgence, présentent des imperfections; ils ne comportent aucun cuirassement, aucune ventilation, et varient suivant les régions.

Les ouvrages, type « section technique du génie » étaient pour la plupart en cours à la mobilisation. Mais de nombreux marchés ont été résiliés par les entrepreneurs qui ne pouvaient faire de travaux en première ligne ou qui éprouvaient des difficultés à recruter de la main-d'œuvre. Ces ouvrages ont été le plus souvent achevés ou complétés par les soins des armées, mais ils n'offrent pas toutes les garanties de protection prévues.

Enfin, messieurs — remarque générale — il semble qu'il reste encore beaucoup à faire pour relier entre eux les ouvrages d'une même position, qui ne comporte qu'exceptionnellement des boyaux et des cheminements défilés.

Pour achever cet exposé technique qui, je le crains, a quelque peu abusé de votre attention (*Parlez! parlez!*), je dirai seulement que ces fortifications, dont je viens de faire la description, aussi bien les fortifications permanentes, commencées en 1929 et terminées en 1939, que les fortifications du champ de bataille commencées en 1935, continuées depuis et qui se poursuivent encore aujourd'hui — que cet ensemble de fortifications a réalisé au moindre prix l'intégrité de notre territoire national. (*Très bien!*)

Les fortifications ont joué leur rôle pendant la période du début. Elles ont permis la mobilisation et la concentration de nos armées et tout permet de croire qu'elles résisteraient magnifiquement à une attaque, que l'ennemi hésite d'ailleurs à déclencher. Cette attaque peut se produire; en y mettant le prix, l'ennemi peut, sur un point, forcer notre ligne, il peut faire sauter un anneau de la chaîne; mais, en raison des bretelles qui existent sur le terrain et de la deuxième position telle qu'elle se continue et qu'elle est déjà réalisée en certains endroits, tout permet de supposer que la situation serait vite rétablie.

Je vous ai dit, messieurs, que la ligne Maginot avait été construite au moindre prix. Il est intéressant sur ce point de dire exactement combien elle a coûté.

Les fortifications construites par la commission d'organisation de la région fortifiée ont coûté exactement, jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre, 6 milliards 200 millions de francs. Quant aux organisations construites par la main-d'œuvre militaire et à celles construites par la section technique du génie, elles ont coûté 900 millions. (*Très bien! très bien!*)

Si l'on ajoute à ces sommes une somme de 400 millions pour les perfectionnements et les aménagements des ouvrages, on arrive à un total d'environ 7 milliards

*Plusieurs sénateurs.* Ce n'est pas cher!

**M. de La Grandière, rapporteur.** Si énorme que soit cette somme, même en tenant compte de la dévaluation, elle est bien peu de chose si on la compare aux crédits nécessaires pour financer la guerre à l'heure actuelle, qui s'élèvent à près d'un milliard par jour (*Applaudissements*), surtout si on la compare aux services rendus.

Tous ceux qui ont visité la ligne Maginot, ses villes souterraines, ses forteresses, ont admiré les aménagements intérieurs qu'elle comporte, ses groupes électrogènes, ses ascenseurs, ses monte-charge puissants, ses chemins de fer électriques sur plusieurs kilomètres, ses casernements confortables, ses armements sous coupes et sous béton, ses organes de commandement, de liaison et d'observation. Le mérite en revient à notre corps admirable d'officiers du génie (*Applaudissements*) qui ont fait preuve non seulement de capacités techniques très grandes, mais aussi d'un très grand désintéressement et d'un très grand souci des deniers de l'Etat.

Les marchés ont été passés régulièrement, en faisant appel, au moins pour la première position, à la concurrence. Les adjudications ont été prononcées au moindre prix. Les travaux ont été surveillés par ces officiers du génie qui, pendant des semaines, des mois, des années, les ont suivis au jour le jour. Ils ont le droit d'être fiers de l'œuvre qu'ils ont entreprise. (*Très bien! très bien!*)

Quant au président de la commission d'organisation des régions fortifiées, M. le général Belhague (*Applaudissements*), son œuvre peut être comparée à celle du général Séré de Rivière il y a cinquante ans et, à ce titre, il a droit à la reconnaissance du pays. (*Nouveaux applaudissements.*)

Messieurs, cette œuvre, si admirable soit-elle, était perfectible. Elle l'est encore. Je vous ai montré ses lacunes. Depuis la mobilisation, nos troupes s'y emploient de leur mieux. Pour vous donner une idée des travaux qui ont été faits depuis septembre dernier, je vous dirai que nous avons manié 375.000 tonnes de béton et 75.000 tonnes d'acier.

Tous ces efforts conjugués ont réalisé — je crois qu'on peut le dire sans fanfaronnerie — la belle devise de Vauban: *Clausa germanis Gallia.*

Dans tous les cas, une certitude s'impose à tous les esprits: la ligne Maginot a joué dans cette guerre un rôle aussi déterminant que la bataille de la Marne dans la guerre de 1914.

De même que la bataille de la Marne nous a permis, en brisant l'élan de notre adversaire, d'établir derrière nos tranchées cette immense usine de guerre sans laquelle une campagne moderne ne se conçoit même pas, de même la ligne Maginot inviolée nous permet aujourd'hui de forger, aussi bien à l'arrière que dans la zone des armées, cet outil puissant fait de la science, de la technique et du labeur humains, qui sera pour nous demain l'instrument de la victoire. (*Applaudissements.*) — *L'orateur, en regagnant sa place, reçoit des félicitations.*

**M. le président.** La parole est à M. Maroselli pour une communication concernant les chars d'assaut.

**M. Maroselli, rapporteur.** Le rapport sur les chars d'assaut que j'ai l'honneur de vous exposer date de quelques semaines. Les conclusions qui s'en dégagent sont réconfortantes. J'ai la certitude que la situation a dû s'améliorer encore depuis.

A tout seigneur, tout honneur: je vous parlerai d'abord du plus beau de nos engins blindés, le char lourd B 1 bis.

Le char B 1 bis, d'un poids de 31 tonnes, a une vitesse horaire de 25 kilomètres sur route et de 21 kilomètres en terrain moyennement accidenté. Son rayon d'action est de 10 heures.

Son équipage comprend 4 hommes.

Son blindage atteint 60 millimètres.

Son armement en fait une véritable petite forteresse sur chenille. En effet, il comprend:

1 canon de 75 (80 obus de 75).

1 canon de 47 (50 obus dont 20 explosifs).

1 mitrailleuse fixe (5.100 cartouches).

1 mitrailleuse sous tourelle de 7.5 millimètres.

Ce char est équipé d'une tourelle munie des appareils de vision les plus perfectionnés, présentant pour le personnel le maximum de garantie et de sécurité.

La fabrication des chars B 1 bis est tout à fait satisfaisante, bien qu'elle soit limitée par les difficultés que les aciéries éprouvent pour livrer les tourelles, les blindages et aussi par l'approvisionnement en tringlerie.

En décembre, 15 chars B 1 bis ont été fabriqués, alors qu'on en demandait 12. Les cadences mensuelles de sorties prévues sont les suivantes: 23 chars en janvier, 35 en avril, 80 en octobre. Cette cadence était de 8 chars en temps de paix.

La quantité totale de B 1 bis demandée pour avril 1940 est de 330; il en a déjà été livré 205 et l'on compte que 321 auront été livrés en avril. Pour octobre 1940, la quantité demandée est de 505 chars, mais on prévoit qu'il en sera livré effectivement 638.

Les détails qui précèdent montrent suffisamment, je crois, l'exceptionnelle valeur du char B 1 bis, déjà confirmée par son action sur le champ de bataille. Ils sont en outre très rassurants au point de vue de la construction de cet engin, qui est appelé à jouer un rôle très important au cours des prochaines opérations.

Les chars R. 35 sont montés à l'atelier de construction d'Issy-les-Moulineaux.

Cet engin, d'un poids de 12 tonnes, a une vitesse horaire de 20 kilomètres à l'heure. Son rayon d'action est de 9 heures.

Son équipage comprend deux hommes.

Il est armé d'un canon de 37 et d'une mitrailleuse et emporte 100 obus de 37 et 5.000 cartouches de 7,5.

Depuis sa création, cet engin a subi de nombreuses améliorations nées de son utilisation, qui en font un char léger moderne, répondant aux besoins du moment.

On a réussi à augmenter la capacité de franchissement en y adaptant une queue. Ces queues sortent de fabrication à forte cadence, ce qui permet de doter les unités de chars précédemment sorties, non munies de ce dispositif.

Les cadences de fabrication du R. 35 ont été de 41 en novembre 1936, de 14 en novembre 1937, de 24 en novembre 1938, de 56 en novembre 1939. La cadence prévue pour avril prochain est de 60 et pour octobre de 110.

Nationalisé à la fin de 1936 après avoir appartenu à l'usine Renault, l'atelier de construction d'Issy-les-Moulineaux emploie 270 ouvriers avec quelques ajusteurs et surtout des metteurs au point d'automobiles. Un bureau spécial s'occupe des études nouvelles sur les programmes indiqués par le ministère de l'armement et de la mise au point des fabrications en cours.

Ces fabrications sont actuellement fonction des arrivées des carcasses. Un ingénieur adjoint est chargé d'activer ces arrivées. La production du moment souffre du ralentissement qui s'est produit dans

les usinages en septembre et en octobre : elle pourrait être doublée sans difficultés en ce qui concerne l'atelier lui-même et dans un délai de six mois si la livraison des pièces le permettait.

Le char 35 H. M. 39 pèse 12 tonnes en ordre de marche. L'épaisseur maximum de son blindage est de 40 mm et l'épaisseur du plancher est de 15 mm à l'avant, de 13 mm à l'arrière. Son rayon d'action est de 9 heures, soit environ 150 kilomètres. Son équipage comprend un chef de char et un conducteur. Le char 35 H. M. 39 est armé d'un canon de 37 S. A. et d'une mitrailleuse sous tourelle : il porte 100 obus de 37 et 5.900 cartouches de 7,5.

Un plancher nouveau est à l'étude pour ce char : grâce à des nervures et à une forme spéciale, il diminuerait l'action d'une explosion de mine et augmenterait considérablement la résistance. L'échange des planchers anciens et des nouveaux, dont le prototype est prêt pour les essais, pourrait être fait dans les parcs.

Le montage d'un char H. M. 39 exige 250 heures d'ouvrier. Ce montage est actuellement freiné par l'arrivée des carapaces blindées et des tourelles. Les livraisons de tourelles ayant eu un retard plus grand que celles des carapaces (il en manquait 80 en décembre), les chars ont été réceptionnés sans tourelles puis stockés en attendant la réception de celles-ci.

Les commandes actuelles de chars 35 H. M. 39 sont les suivantes : deux marchés de 200 et un marché de 100 du temps de paix ; une commande de régime de 200 véhicules par mois à atteindre en juin.

Le premier de ces marchés a été terminé à la date prévue contractuellement, grâce à la réception de 50 chars en novembre (dont 30 sans tourelle). Le deuxième marché prévoyait la sortie de 50 chars en décembre et il en est effectivement sorti 44. Les quantités demandées pour cette catégorie de chars sont de 2.882 au 1<sup>er</sup> avril 1940 et de 5.767 au 1<sup>er</sup> octobre ; les quantités prévues sont le 2.615 au 1<sup>er</sup> avril et de 4.465 au 1<sup>er</sup> octobre.

Les cadences de sorties s'échelonnent ainsi qu'il suit : janvier, 46 chars au lieu de 50, prévus sur marché du temps de paix ; février, 65 ; mars 70 ; avril 85 ; mai, 120 ; juin 140 ; juillet 170 ; septembre 200. Ces prévisions constituent un minimum certain. L'approvisionnement est conduit de façon qu'il y ait, en pièces détachées, une avance de 100 chars. Cette avance n'existe pas pour les carcasses et les tourelles.

Les causes générales des retards de fabrication sont la production très réduite du mois d'août, en raison des congés ; le départ massif d'ouvriers aux armées en septembre (700 sur 3.000 pour les seuls établissements Hotchkiss) ; les demandes d'affectations spéciales qui a fallu renouveler six fois ; les rentrées d'ouvriers commencées en novembre et poursuivies en décembre.

Ces retards ont porté sur la matière première (aciers de blindage ou autres) et sur la construction des carcasses et des tourelles. Il se « répercute » avec un décalage de deux à trois mois sur les montages. Si les livraisons de carcasses et de tourelles se régularisent, le retard pourra être rattrapé en juin 1940.

Le char A. M. D. Panhard est un char de grande reconnaissance à quatre roues motrices et directrices, pouvant marcher en avant ou en arrière grâce à deux commandes et à deux conducteurs. Son poids en ordre de marche est de 8 tonnes. Sa vitesse est de 72 kilomètres à l'heure en régime normal, de 80 kilomètres en

pointe. Son équipage est composé de deux conducteurs, d'un chef de char et d'un radio. Il est armé d'un canon Hotchkiss de 25 et d'une mitrailleuse de 7,5 sous tourelle. Il porte 120 obus de 25 et 5.000 cartouches de 7,5. Son blindage a une épaisseur maximum de 20 mm et minimum de 13 mm.

Les cadences actuelles de sortie du char Panhard A. M. D. sont de 30 par mois ; on les prévoit de 40 en avril et de 52 en octobre. Les quantités demandées sont de 577 pour le 1<sup>er</sup> avril et de 1.018 pour le 1<sup>er</sup> octobre ; les quantités prévues sont de 399 pour le 1<sup>er</sup> avril et de 673 pour le 1<sup>er</sup> octobre.

Les fabrications sont freinées par la livraison des carcasses. Elles sont poursuivies malgré le retard des tourelles, dont 45 manquent. L'impossibilité de livrer les chars incomplets provoque l'encombrement des ateliers qui sont également encombrés de voitures dont l'armée doit prendre livraison.

Enfin, voici les caractéristiques essentielles du char 1935 SOMUA :

Il pèse 19 tonnes et il a un blindage de 40 mm d'épaisseur maximum, une vitesse de 45 kilomètres à l'heure et un rayon d'action de 8 heures.

Son équipage est composé d'un chef de char, d'un conducteur et d'un radio. Le char SOMUA est armé d'un canon de 47 S. A. et d'une mitrailleuse de 7,5 sous tourelle : il porte 84 obus de 47 et 5.000 cartouches de 7,5.

Les cadences actuelles de sortie du char S 35 sont de 15 véhicules par mois ; on prévoit une sortie de 15 pour avril 1940 et de 22 pour octobre 1940.

260 de ces chars existaient au 30 septembre 1939. On en a demandé 368 pour avril 1940 et on prévoit une sortie de 376 pour cette même date. Pour octobre 1940 la quantité demandée est de 730 et la quantité prévue de 477.

Le résumé que je viens de faire situe, en quelques sorte, la valeur absolue des chars français de combat. Il ne vous paraîtra sans doute pas inutile de confronter cette valeur avec celle des chars allemands de combat.

Au début de la guerre, l'armée blindée de nos adversaires comptait près de 3.000 chars, répartis en quatre catégories principales : un char de 5 à 6 tonnes, un autre de 9 tonnes, un troisième de 15 à 20 tonnes, et le quatrième de 18 à 20 tonnes.

La supériorité qualitative des chars français sur les chars allemands est indiscutable. Ceux-ci sont peu blindés et portant peu lourds. Ils sont insuffisamment protégés contre les armes antichars et ne peuvent livrer bataille qu'avec de nombreuses précautions. Par contre, les chars allemands sont rapides : leur vitesse homogène, d'une catégorie à l'autre, facilite la constitution d'unités mixtes, chères aux théories du haut commandement allemand. Enfin leur grand rayon d'action permet leur emploi comme soutiens des unités motorisées et les affranchit partiellement de la voie ferrée. L'armement des chars allemands ne paraît pas aussi puissant que l'armement des chars français.

Encore une comparaison qui porte cette fois sur la quantité : nous disposons au début des hostilités de 2.474 véhicules contre 2.800 à l'ennemi. Il n'est pas possible d'indiquer l'effectif actuel de l'armée blindée de l'Allemagne. Quant à nous, les prévisions faites pour le 1<sup>er</sup> avril 1940 nous amènent à un total de 3.711 chars, cependant que pour la même date 4.167 chars ont été demandés, à savoir : 2.882 légers, 368 lourds, 330 lourds et 577 de grande reconnaissance.

J'ajoute qu'un prototype nouveau de char lourd est en cours d'étude et s'appellera le B 1<sup>er</sup>. Ce char aura un blindage de 70 millimètres, des formes arrondies, un couvre chenille de 40 millimètres, et des entrées d'air sur le toit. Son poids sera de trente-cinq tonnes environ.

Mes conclusions seront nettement favorables. De tout ce qui précède, on effect, il résulte que nous pourrions être presque entièrement satisfaits de la fabrication de nos chars de combat.

Les chars français sont supérieurs indiscutablement aux chars allemands ; ils sont plus puissants, mieux armés et mieux protégés. Leur construction n'appelle dans l'ensemble pas de critique : on est un peu partout au-dessus des cadences de fabrications qui avaient été prévues.

Il reste toutefois à accélérer la livraison des tourelles, de divers autres éléments des chars, à améliorer la situation de certaines catégories du personnel.

Cependant, je ne terminerai pas sans parler d'une question qui se pose avec d'autant plus d'acuité, que la cadence de sortie des matériels va en s'accroissant : c'est la question des rechanges. En effet, si l'on sort des véhicules, il faut donner aux formations les moyens de les entretenir et de les maintenir sans cesse en état de marche, prêts à parer à toute éventualité et à répondre à toute nécessité tactique.

Or, l'entrepôt de réserve générale de Gien, chargé de stocker ces rechanges et d'approvisionner les utilisateurs, est très insuffisamment alimenté — toute l'activité industrielle semblant se porter surtout sur la chaîne de montage des chars neufs.

Le ralentissement de la cadence de sortie des chars neufs, amenant une diminution mensuelle de deux ou trois appareils semblerait, *a priori*, un moyen assez tentant d'augmenter les rechanges.

Mais ce procédé qui, évidemment, enrichirait les approvisionnements de Gien de quelques ensembles (moteur, boîte de mécanisme, Naeder, etc.), ne peut être considéré que comme un palliatif. En effet, les pièces demandées sont celles qui se détériorent le plus fréquemment et l'arrêt du montage d'un char n'en fournirait qu'une, ce qui est très au-dessous des consommations. Il faudrait donc hâter la sortie des rechanges de toute nature, en créant au besoin des ateliers susceptibles de sortir avec beaucoup de souplesse telle ou telle pièce nécessaire pour « dépanner » un char quel que soit son type, dans le plus bref délai.

Faisons confiance à ceux qui ont su donner à notre pays une armée blindée de tout premier ordre : ils sauront, n'en doutons pas, mettre cette armée en mesure de remplir victorieusement les dures missions dont elle sera chargée demain. (Applaudissements.)

#### Fabrications de l'armement et des munitions.

**M. le président.** La parole est à M. Belmont sur les fabrications de l'armement et des munitions.

**M. Belmont, rapporteur.** Mes chers collègues, j'ai l'honneur de vous faire connaître, au nom de la commission de l'armée, les conclusions que ces rapporteurs ont prises en ce qui concerne l'armement. Cet honneur est périlleux, car j'ai reçu le mandat de donner des précisions chiffrées et je n'ai pas besoin d'indiquer, bien que nous soyons réunis en comité secret, le caractère extrêmement confidentiel de ces communications.

Je n'ai pas la prétention, dans ce domaine immense qu'est celui de l'arme-

ment, de faire un exposé général. Je veux simplement choisir deux ensembles de productions qui m'apparaissent comme les plus importants: d'abord la production des munitions, ensuite celle de l'artillerie antiaérienne.

Quelle est la méthode possible ?

Venir dire: « Nous avions tant d'existants au 1<sup>er</sup> septembre 1939, nous en avons tant aujourd'hui; nous constatons que nous avons une augmentation de tant » ne signifierait absolument rien.

Pourquoi? Parce que nous avons d'abord une main-d'œuvre très importante qui travaille, ensuite parce que des sommes considérables ont été mises à la disposition de l'armement, et que, en contre-partie, l'allure extrêmement ralentie de la guerre n'a permis qu'une consommation très réduite.

Ce moyen de calcul serait donc tout à fait inopérant.

Je préfère donc m'en tenir à observer non seulement ce qui a été demandé par l'état-major — car on me répondrait que ses demandes sont toujours excessives — mais surtout ce qui a été promis pour les fabrications. Et par les nécessaires demandés, les fabrications promises et surtout les fabrications réalisées, nous avons là trois étapes différentes qui vont nous permettre de suivre la marche des fabrications. (*Très bien! très bien!*)

Si ces fabrications sont à la hauteur des promesses faites, nous nous déclarerons satisfaits, et plus nous nous éloignerons des promesses faites, moins nous nous déclarerons satisfaits.

Voilà, par conséquent, messieurs, la méthode que je voudrais employer.

Je dirai un mot des éléments que je vous ai cités il y a un instant: main-d'œuvre et dépense.

En ce qui concerne la main-d'œuvre, à l'heure actuelle, l'armement emploie 1.325.000 personnes, hommes ou femmes. La main-d'œuvre coloniale est extrêmement réduite puisque, actuellement, il n'y aurait que 10.500 Annamites et 3.650 Marocains, mais je sais que les prévisions sont extrêmement intéressantes et que de mois en mois cette participation se fera de plus en plus importante.

D'autre part, des dépenses considérables ont été engagées: à côté de 87 milliards d'engagements, 13 milliards de paiements ont été réalisés durant le premier trimestre. On prévoyait 14.900 millions comme paiements durant le deuxième trimestre. Le distingué rapporteur de la défense nationale a bien voulu me confirmer ces chiffres. Je sais, d'autre part, que, pour l'ensemble de 1940, on envisage une dépense de 160 milliards, tout cela pour vous dire que nécessairement cette main-d'œuvre a produit d'autant plus qu'on avait mis à sa disposition ces sommes importantes.

Par conséquent, n'insistons pas davantage sur la comparaison entre les existants au 1<sup>er</sup> septembre et les existants à l'époque actuelle. Faisons plutôt l'opération que je vous indiquais tout à l'heure, c'est-à-dire une opération de comparaison entre les chiffres nécessaires, les chiffres promis et les chiffres réalisés.

J'engagerai tout de suite le débat sur la question des munitions d'artillerie lourde.

Quels sont les régimes demandés et quelles sont les productions obtenues? Telles sont les deux questions auxquelles je voudrais répondre.

Il n'est pas possible de soutenir que l'état-major a pu demander des quantités sans tenir compte des possibilités de production.

Prenons le plan de fabrication qui s'appelle le plan E, qui remonte à avril 1938.

Ce plan a été établi à un moment où, vous le pensez bien, nous ne nous trouvions pas sous la poussée des événements, où nous étions dans le calme de la paix. C'est avec quiétude, avec tout le sang-froid nécessaire qu'on a pu, compte tenu de nos possibilités de fabrication, dire: voilà ce que nous désirons mois par mois, à partir de tels ou tels délais qui constituent les délais de démarrage.

Je m'en tiendrai donc aux chiffres de ce plan en laissant de côté toutes les augmentations qui ont pu intervenir depuis la déclaration de guerre et même auparavant, entre Munich et la déclaration de guerre.

Prenons les munitions de 280. Trois munitions sont prévues pour cette espèce d'arme. Elles atteignent à l'heure actuelle 13.500 obus. Je ne veux tenir compte que des demandes contenues dans le plan E.

Ainsi que je vous l'indiquais, le régime mensuel demandé par le plan E était de 4.500 obus par mois, c'est-à-dire qu'il prévoyait qu'après le sixième mois de démarrage on produirait 4.500 obus de 280.

Nous sommes à l'heure actuelle au sixième mois du démarrage, même au début du huitième. Voici quelle a été la production pour la demande de 4.500 obus: la production de décembre a été de 260, la production de janvier a été de 420; elle était tombée en février à 110, et elle a atteint en mars 360. Par conséquent, pour ce calibre, on devait faire 4.500 obus en mars, on n'en a fait que 360. (*Mouvements divers.*)

Pour les munitions de 220 court, le plan E prévoit 84.500 obus par mois à compter des délais de démarrage normaux; de même pour le 220 long, le plan E prévoyait 10.000 obus par mois; à l'heure actuelle on a porté cette demande de 10.000 à 50.000.

Soit pour le 220 court, soit pour le 220 long, on m'a indiqué que des pannes de four s'étaient succédées, qu'il y avait un manque de fours qui explique la défaillance complète de la production sur ce chapitre des 220 longs et courts.

De même pour le calibre 194, le plan E prévoyait une production de 4.314 obus.

Là encore, il faut vivre sur le stock, car il n'y a eu, depuis le début de la guerre, aucune production. (*Mouvement.*) Des commandes ont cependant été passées, mais les usines bénéficiaires ont dû organiser leur repliement, ce qui expliquerait le retard constaté.

J'arrive, messieurs, dans ces calibres, à la munition la plus importante, c'est-à-dire à la munition de 155. Le plan E prévoit une production qui, s'augmentant de mois en mois, doit atteindre le total impressionnant de 1.346.000 obus par mois. À l'heure présente, la demande a été augmentée et elle est de 1.406.720 obus par mois.

Or, l'amélioration de la production n'a été réalisée que dans les conditions suivantes. En décembre, 59.000 obus (*Mouvements*); en janvier, 99.000; en février, 147.254; mais la production est retombée, en mars, à 123.000. Donc, 123.000 obus en mars, au lieu de 1.346.000; voilà, messieurs, comment se chiffre la lacune que nous sommes bien obligés d'enregistrer. (*Exclamations.*)

**MM. Albert Peyronnet et Milan.** Quelle est la raison de ce retard ?

**M. Robert Belmont, rapporteur.** Messieurs collègues, vous pensez bien que, sur ces chiffres-là, je ne peux pas me permettre, quant à moi, de donner des conclusions. (*Très bien!*) Je préfère terminer tout à l'heure par des conclusions interrogatives, en demandant au Gouvernement

de nous expliquer la raison de ces retards et surtout les mesures qu'il compte prendre pour y porter remède. (*Applaudissements.*)

J'arrive au 105. Pour le 105 long, la production est passée de 27.500 en septembre à 78.000 en mars. Mais pour le 105 court, après être montée à 101.000 en octobre, elle est descendue à 25.000 en mars.

Laissons de côté, si vous le voulez bien, ces munitions d'artillerie lourde pour arriver maintenant à la munition de 75. Je ne dirai pas le chiffre des munitions stockées, mais je rendrai hommage, comme il se doit, à ceux qui ont eu la sagesse prévoyante d'amasser des stocks considérables, soit en obus chargés, soit en obus vides.

Vous savez quelle consommation a été faite lors de la dernière guerre. Je donnerai deux chiffres, qui vont éclairer justement l'état des demandes formulées par l'état-major à l'heure présente. Le 26 septembre 1918 on aurait consommé, dans une seule journée, 1.315.000 obus de 75; et dans la semaine du 20 au 27 août 1917, on aurait consommé 3 millions d'obus.

Je puis dire, messieurs — et je ne ferai que répéter sur ce point, comme je le ferai sur d'autres, les conclusions d'un rapporteur dont la trop grande modestie n'a d'égalé que sa parfaite connaissance et sa compétence très étendue, je veux nommer notre collègue M. Després (*Très bien!*) — que nous avons de quoi faire face à l'alimentation de nos pièces durant plusieurs mois à une cadence de consommation voisine de celle des périodes actives de la dernière guerre. (*Très bien! très bien!*)

Mais alors en ce qui concerne la fabrication des munitions de 75, si la production vient de se relever très sensiblement, on peut dire qu'elle a été nettement déficitaire jusqu'alors.

Voulez-vous me permettre une comparaison? Au sixième mois après la guerre de 1914, on faisait un million d'obus par mois. Au sixième mois après la guerre de 1939, on ne fait que 360.000 obus. (*Exclamations.*)

Messieurs, nous n'avons en effet produit que 350.000 obus en décembre et 360.000 obus en janvier. Cependant, la cadence mensuelle demandée en régime de guerre avait, après un délai de démarrage de 6 à 8 mois, primitivement été portée à 7 millions.

On a objecté à l'état-major que cette demande était excessive. Le régime a été corrigé. Il a été ramené à 5 millions d'obus par mois. Messieurs, nous étions tombés pour la production à 7 p. 100 du régime corrigé. L'écart d'un million d'obus de 75 produits à la fin de 1914 et celui de 360.000 obus de 75 produits à la fin de 1939 marque la chute de la production.

Je sais bien ce qu'on va nous répondre: en 1914, nous n'avions en fait qu'une pièce d'armes: le 75, et on a concentré en quelque sorte toute la production sur cette munition. C'est exact et l'argument a sa valeur. Mais j'objecterai à mon tour qu'en 1914 la plupart de nos départements industriels étaient envahis et que nous n'avions pas non plus, comme maintenant, des machines-outils qui ont réalisé des progrès considérables et qui permettent une production sans cesse accrue, pour répondre à une formule bien connue.

Par conséquent, messieurs, ce n'est pas, je crois, un argument très sérieux.

J'aurai terminé sur le 75 en vous disant que j'ai demandé tout récemment quelle était la fabrication actuelle. On m'a répondu: « On a chargé, en mars, 1.146.000 obus de 75. » Mais j'ai prié que l'on me fasse la discrimination entre ces obus car



partie provenait du stock d'obus vides dont je vous ai parlé tout à l'heure et ce qui nous intéresse, ce qui intéresse, je crois, la Haute Assemblée, c'est savoir combien on produit à l'heure actuelle d'obus nouveaux.

A l'heure actuelle, sur les 1.146.000 obus de 75, 473.000 provenaient du stock d'obus vides.

Nous avons produit par conséquent, en mars, 683.000 obus. Eh bien! sur ce point, nous pouvons conclure en disant que le total de la production pendant les huit mois de la guerre est de près de 700.000 obus de 75 par mois. C'est un fort beau résultat par rapport aux 360.000 obus de janvier. C'est peut-être, cependant, un résultat insuffisant par rapport aux cinq millions qui sont réclamés par l'Etat-major.

Quant aux munitions de mortiers, elles sont, pour certains modèles, notamment celui de 47, assez en retard. Ainsi ces munitions qui étaient de 72.000 en décembre sont tombées à 15.000 en mars. En revanche, le 81, qui est un mortier des régions fortifiées, a passé de 224.000 en décembre à 766.000 en mars. Je parle des munitions de mortiers.

La progression, dit notre collègue Desprès dans son rapport, peut nous amener vers le mois d'avril à un taux de 40 à 50 p. 100 du régime demandé.

J'arrive maintenant, si vous le voulez bien, à la munition antichar. Je pense que l'exemple que je vais citer va nous permettre de suivre la progression des fabrications en pareille matière. En effet, si nous prenons comme comparaison les existants au 1<sup>er</sup> septembre et au 1<sup>er</sup> avril, nous voyons que les munitions du canon de 25 ont augmenté de plus d'un million, et celles du 47 de près de 500.000.

Si l'on prend en comparaison les moyennes mensuelles de fabrications moyennes par trimestre, on fera la constatation suivante: d'abord pour les munitions de 25 antichars, on a produit 220.000 obus pour le dernier trimestre 1939; mais la fabrication est tombée à 124.000 pour le premier trimestre 1940.

En ce qui concerne les munitions de 47 antichars, la production, qui était de 305.000 dans le dernier trimestre de 1939, est tombée à 40.000 durant le premier trimestre de 1940, janvier, février et mars.

Par conséquent, loin de voir la production s'accroître, si l'on compare ces deux points et si l'on voit les chiffres au travers de ces productions trimestrielles, on constate une diminution de la production et non pas une augmentation.

Quant à la fabrication des matériels antichars, je peux dire qu'elle est pleinement satisfaisante, puisque les augmentations de canons antichars, au 1<sup>er</sup> septembre, ont pu accuser 727 pièces de 25 et près de 900 de 47, fabriquées depuis le début de la guerre.

Sans doute, une fraction de ce matériel a été cédée à l'étranger. Néanmoins, certains de nos rapporteurs ont fait des constatations relativement à la présence ou à l'absence de ces matériels antichars aux armées. Je demande la permission à notre collègue M. Paul Jourdain de donner au Sénat connaissance d'une partie de son rapport relative à ce matériel antichar. Il indique:

« Le matériel antichar a besoin d'être complété. La 107<sup>e</sup> division, région de Colmar, a peut-être la moitié de ce matériel; la 105<sup>e</sup>, région de Mulhouse, le tiers; la 77<sup>e</sup>, région d'Altkirch, à peu près rien. même pas de chenillettes. Les autres unités sont mieux dotées, mais, nous le répétons, très incomplètement.

« On nous a dit que les matériels antichars avaient été prélevés par d'autres organisations et qu'ils doivent être remplacés au fur et à mesure. »

Notre collègue conclut: « En résumé, ce manque de matériel est encore trop marqué. »

Une autre mission, qui était dirigée par M. de Blois et qui s'est rendue dans le Nord, a fait les mêmes constatations.

Reste, messieurs, la question des munitions d'infanterie. Sur ce point, nous devons faire des constatations très favorables. (*Mouvement.*)

Je regrette beaucoup, mes chers collègues... Je parle simplement d'après les chiffres. Je laisse à l'Assemblée le soin d'en tirer des conclusions. (*Très bien! très bien!*)

La production des cartouches pour mitrailleuses, pour fusils-mitrailleurs et pour fusils, ainsi que des grenades, est très intéressante. Pour certaines fabrications, la cadence de régime est complètement atteinte. C'est vous dire, par conséquent, que les demandes de l'état-major ne sont pas hors de proportion avec les possibilités de production, puisque là elles ont pu être entièrement satisfaites.

Pour d'autres, on est à 60 p. 100 de la production. Donc, sur ce point très important des munitions d'infanterie, nous devons nous déclarer entièrement satisfait.

J'arrive, messieurs, à l'artillerie anti-aérienne. J'ai bien peur que les chiffres que je viens de vous citer pour certaines munitions et qui furent pénibles à entendre pour certains d'entre nous — je m'excuse de remplir un mandat difficile, vous le concevez (*Très bien! très bien!*), risquent de vous surprendre encore. J'ajoute — car il faut rendre à César ce qui est à César — que tous mes chiffres et toutes mes indications ont été puisés dans le rapport si documenté et si intéressant de notre excellent collègue M. Laurent-Eynac, que je suis heureux de saluer sur les bancs du Gouvernement. (*Applaudissements.*)

Je passe d'abord sur la lenteur de fabrication de certains de nos dispositifs de repérage, de correction du tir, pour lesquels, du reste, dans le rapport de M. Jourdain, je trouve quelques précisions très intéressantes.

J'en arrive à dégager devant vous les deux précisions indiquées par M. Laurent-Eynac dans son rapport, à savoir qu'il y a actuellement deux facteurs nouveaux dont il faut tenir compte pour l'artillerie anti-aérienne: la vitesse des appareils, d'une part, et l'altitude à laquelle ils prennent l'habitude de voyager. Pour les avions volant à basse altitude, on a conclu qu'il fallait des canons à petit calibre et à tir rapide ainsi que des mitrailleuses, tandis que pour les avions volant à haute altitude, on a conclu qu'il fallait augmenter le calibre des canons actuellement en service; et c'est la raison pour laquelle les Allemands se servent d'un 88 et d'un 150.

Où en sommes-nous pour les mitrailleuses anti-aériennes? La mitrailleuse usitée en pareille matière est la mitrailleuse 13,2, qui représente le calibre spécialisé. Il n'y a actuellement que 600 mitrailleuses doubles de 13,2 sur l'ensemble du front. M. Laurent-Eynac nous indique que leur fabrication est actuellement arrêtée. Le Gouvernement voudra nous en dire la raison, je pense.

La situation des munitions de 13,2 est la suivante: la production de cartouches à la date de la mobilisation atteignait 2 millions, c'est-à-dire moins de 17 rafales par arme, soit un peu plus de 4 minutes

de feu par arme. La production de cartouches en mars correspondrait seulement à 375 cartouches par arme, soit à une moyenne de 5 à 6 rafales.

J'arrive au canon de 20 millimètres. Depuis 1932 nous étions en train d'étudier un canon de 25. Nous avons d'abord acheté en Suisse 34 canons Bofors, puis le 19 novembre 1938, après Munich, il a été commandé 685 canons Oerlikon avec un approvisionnement de 6.000 coups par pièce. 315 seulement étaient livrés fin janvier. Une nouvelle commande de 820 canons a été faite le 20 novembre 1939. Pour les munitions, la dotation réglementaire est de 8.000 coups par pièce, mais 1 million 700.000 cartouches ont déjà été livrées.

D'autre part, un canon de 20, type 434, sert à équiper notre aviation de chasse. Pour le nouveau canon qui sert à la fois à notre aviation et à notre artillerie anti-aérienne, des commandes très importantes ont été faites: 11.465 matériels. C'est vous dire que le nombre des munitions est d'autant plus considérable. La cadence de régime, pour les munitions, à atteindre ultérieurement, serait de l'ordre de 8 millions de cartouches par mois. Or, nous n'en avons fabriqué que 537.000 en décembre, 425.000 en janvier, 400.000 en février et 900.000 en mars. Nous sommes encore loin des 8 millions escomptés.

Canon de 25 C. A., deuxième canon aérien à gros débit, à l'étude depuis six ans. A la mobilisation, plusieurs canons étaient en commande. Les difficultés de fabrication de l'affût bitube ont été telles qu'on a abandonné la fabrication pour se reporter sur le monotube. A l'heure actuelle nous aurions 480 matériels en service, pour 120 batteries.

Pour les munitions de 25 C. A., l'ensemble des demandes au 1<sup>er</sup> septembre 1939 atteignait 13.700.000 cartouches. A ce moment 30.000 cartouches étaient livrées. En novembre on a produit 38.000 cartouches et en décembre 83.000. Les canons étant susceptibles de tirer 400 coups à la minute, les canons de 25 actuellement en service ne disposeraient que de 5 à 10 rafales.

M. Laurent-Eynac dit dans son rapport: « Ils sont approvisionnés à dix fois moins que les canons Oerlikon, ce qui mesure les déficiences de notre fabrication. Les dispositions prises devaient permettre les sorties suivantes: janvier, 165.000 — nous en avons sorti 50.000 —; février, 360.000 — nous en avons sorti 53.000 —; mars, 650.000 — nous en avons sorti 85.000. Comme vous le voyez, les prévisions ont été déçues et les explications qui vous seront données sur les causes de cette déficience vous paraîtront plausibles. »

J'arrive au canon de 75 anti-aérien. L'ensemble des canons de 75 anti-aériens, modèles 32 et 33 et nouveau modèle 39, représente seulement 415 batteries, par conséquent 1.660 canons, pour protéger tous les centres vitaux de l'arrière, toutes les grandes villes et, au front, tous les cantonnements, les nœuds de communications, les centres de commandement. Quel était le stock de munitions à la mobilisation? Je reprends la lecture du rapport qui vous a été confié:

« Même en tenant compte de l'approvisionnement pour 900 pièces de 1897, il manquait 1.600.000 obus à la mobilisation. » Ce n'est pas sous ma signature que cela est dit.

Quelle était la production prévue? Pour septembre on avait prévu 125.000 obus de 75 anti-aérien. On en a produit seulement 45.000. Pour octobre la production prévue était de 150.000. Il en a été produit 50.000. Pour décembre et janvier la production

prévue était encore de 150.000 par mois, mais, tombée déjà à 19.000 en décembre, la production ne fut même que de 18.000 en janvier. Pour février, la demande avait été réduite de 150.000 à 100.000, mais il n'en est sorti que 43.000; en mars, pour une demande de 100.000 encore, la production réelle fut de 23.000 seulement.

Voilà pour le 75 anti-aérien.

J'arrive maintenant au canon de 90. Ce canon a déjà donné lieu à de longues discussions dans lesquelles vous me permettrez de ne pas entrer car je ne perds pas de vue que je dois simplement faire un rapport objectif composé entièrement de faits et de chiffres et vous laisser, à vous, le soin de les interpréter.

Je veux simplement indiquer que sa mise en fabrication a été décidée le 18 mars 1938 sur un programme de 120 batteries de pièces approvisionnées à 2.000 coups. D'autre part, il faut naturellement assortir ces pièces de 90 des appareils de tir indispensables. Et là je pose à mon tour la question que je trouve posée dans le rapport qui nous a été communiqué: « Des appareils de conduite de tir ne vont-ils pas limiter l'utilisation du canon de 90 ? »

Nous manifestons quelque incrédulité à cet égard parce que nous pensons qu'elle n'est pas parfaitement résolue.

Où en est actuellement la fabrication du 90 ?

A l'heure actuelle, nous n'avons que 9 pièces de ce calibre. Les prévisions étaient de 4 pièces pour mars et de 6 pour avril. Nous avons donc tenu la production promise. Mais la cadence prévue ne nous donnera jusqu'à 1941 que 44 pièces. Nous n'aurons cet été que quelques batteries de 90 pour battre le ciel au-dessus de 7.500 mètres.

Je dois dire que la marine a mis à la disposition de la défense nationale un certain nombre de pièces et que, d'autre part, les Anglais ont mis quelques pièces de 94 à la disposition de la défense nationale, de telle sorte que nous avons plus de 9 pièces pour atteindre les avions au-dessus de 7.500 mètres. Mais je ne puis m'empêcher de penser que la stupéfaction de nos populations sera bien douloureuse quand elles verront les éclatements de nos obus à quelque 2.000 mètres au-dessous de l'altitude des avions allemands qui franchissent souvent notre front entre 9.000 et 10.000 mètres d'altitude.

J'ajoute que ces comparaisons pénibles nous avons pu les faire, mes collègues et moi, quand nous étions en mission aux armées. Dans certains groupes d'aviation nous avons appris par les pilotes qu' alors qu'ils approchaient des lignes, qu'ils en étaient encore éloignés de 6 kilomètres et se trouvaient à 8.000 mètres de hauteur, ils étaient déjà encadrés par la P. L. A. C. allemande, défense anti-aérienne allemande qui est à 3 kilomètres à l'intérieur des lignes. Ils disaient que ces canons étaient montés sur plates-formes et qu'il était ainsi très difficile de les repérer.

La comparaison montre la différence entre la protection française et les moyens de défense allemands; nous demanderons au Gouvernement de préciser quelles mesures il entend prendre pour rattraper le temps qui nous paraît avoir été perdu sur ce point.

Messieurs, j'aurais à vous parler des masques, mais il est déjà 6 heures et je laisse de côté cette question intéressante. Aussi bien, si la production des masques est particulièrement intéressante en quantité, au point de vue de la qualité je voudrais me référer à l'opinion d'un de nos collègues; M. Goirand, qui écrivait dans

son rapport: « Si les besoins de l'armée en masques ont été satisfaits, des doutes sérieux sont formulés sur leur bon état de conservation ».

Le rapporteur a même précisé que certains chefs de corps avaient renoncé à faire passer leurs hommes par les chambres à gaz par crainte de leur révéler le mauvais état de conservation de leurs appareils.

J'ai eu, en entrant en séance, de nouvelles communications qui établissent que ces craintes seraient peut-être vaines. Dans tous les cas, je voudrais être complètement rassuré sur les moyens de protection adoptés à l'encontre de deux gaz nouveaux: l'hydrogène arsénié et l'oxyde de carbone.

En ce qui concerne l'hydrogène arsénié, nous avons été alertés par le grand quartier général anglais et nous avons pris immédiatement certaines dispositions. Mais ces dispositions qui consistent uniquement à recouvrir nos appareils filtrants de bonnettes de coton plus ou moins imprégnées de sublimé, me font penser à la guerre en pantoufles. Le moyen ne me paraît pas très efficace. Je sais qu'on tend à pourvoir au remplacement de ces bonnettes. Je voudrais avoir des apaisements sur ce point.

En ce qui concerne l'oxyde de carbone, nous avons appris que les Allemands l'avaient fabriqué industriellement pour s'en servir, dans l'essence, comme anti-détonant. Ils ont constaté que le procédé nuisait à leurs moteurs, mais ils ont conservé cependant leurs fabrications. Ils produisent industriellement l'oxyde de carbone au moyen du fer carbonique. Est-il impossible de penser qu'ils peuvent concentrer sur l'entrée de nos ouvrages de la ligne Maginot ou sur les prises d'air, des quantités suffisantes d'oxyde de carbone ?...

A cela, les spécialistes répondront. Nous avons le devoir de tirer la sonnette d'alarme, nous le faisons.

De même, j'ajouterais qu'en compagnie de notre collègue, le docteur Camboulié, nous nous sommes rendus à la poudrerie du Bouchet pour voir la thérapeutique adoptée en matière de lésions créées par les gaz de combat. Nous avons le regret de dire — je ne trahirai certainement pas sa pensée sur ce point — que nous n'avons trouvé qu'une certaine pommade, dite: « toxane-Z »; les compétences particulières de notre collègue lui permettent de dire que cette pommade n'avait aucune efficacité.

Sur ce point, il faudra nous mettre en garde et nous donner les éléments nécessaires pour permettre de calmer les appréhensions très légitimes pouvant découler de cette situation.

Je passe rapidement sur la situation des automobiles, car l'heure s'avance. Mais, comme je l'indiquais tout à l'heure, certains estimeraient peut-être que des conclusions doivent être tirées de cet exposé.

Je pense — et je ne suis ici qu'un mandataire, je ne suis que le porte-parole de la commission de l'armée — que nous n'avions qu'une chose à faire aujourd'hui: c'était de dresser contradictoirement un inventaire, c'est-à-dire faire le point, et poser au Gouvernement deux questions: quelles sont, selon les ministres intéressés, les causes de l'insuffisance du rendement et de la déficience de certaines productions? Et ensuite, quels sont les remèdes qu'ils se proposent d'apporter à une situation qui, convenable sur certains points, reste insuffisante sur d'autres.

Veut-on, messieurs, gagner un temps précieux? Je pense qu'on le pourrait. A l'heure présente, savez-vous que, pour

commencer une fabrication, il faut suivre toute la procédure du temps de paix, en matière d'établissement incommode, insalubre ou dangereux. En 1915, un décret avait été pris, qui permettait, simplement sur enquête faite sommairement par un délégué du ministère de l'armement, de procéder immédiatement à la mise en chantier des usines. Je dois rendre hommage à M. le ministre de l'armement, qui a fait tout le nécessaire pour prendre un décret analogue. Mais ce décret a été communiqué au ministère de la défense nationale, qui l'a renvoyé au ministère du commerce, parce que, paraît-il, c'est le ministère du commerce qui doit établir les textes de cette nature!

Le résultat, c'est que le décret n'est pas encore sorti et que tous ceux qui veulent travailler doivent attendre que les délais de procédure soient accomplis.

De même que la coordination manque sur ce point, je dois dire qu'elle fait défaut également entre le ministère de l'éducation nationale et le ministère de l'armement, pour les inventions. Et nous pourrions trouver encore d'autres ministères qui manquent de coordination, de même qu'entre industriels la coordination n'est pas davantage établie.

Les industriels peuvent toujours choisir leurs fabrications. Certains préféreraient travailler pour le ministère de l'air, parce que ce ministère serait plus bienveillant pour les prix; d'autres préféreraient la marine. Il devrait y avoir plus de coordination pour arriver à une production beaucoup plus accélérée.

Je passe sur tout cela. Il y aurait des questions à poser sur la politique qu'entend suivre le Gouvernement, soit à l'égard du patronat, soit à l'égard de la classe ouvrière. Cela fera peut-être l'objet d'une autre discussion, mais l'heure s'avance.

Je veux terminer en disant que les constatations que nous venons de faire ne peuvent diminuer, ni notre confiance, ni nos espoirs. Mieux valait les faire connaître à la Haute Assemblée que de la laisser bercée de dangereuses illusions. (Très bien!)

Nous connaissons maintenant nos faiblesses, nos insuffisances, nos déficiences, sur certains points de nos fabrications d'armements. Aux responsables d'y parer dans le plus court délai. Notre collaboration ne leur fera pas défaut, mais avec une vigilance incessante, votre commission de l'armée se penchera sur tous ces problèmes, puis elle vous rendra compte, le cas échéant, de ses observations. C'est ainsi que le contrôle parlementaire a été prévu par la loi et c'est ainsi que nous voudrions l'exécuter. (Très bien! très bien!)

Nous sommes convaincus que les délais de démarrage étant maintenant expirés, nous allons à un redressement à la verticale de notre courbe de production. Nous serons heureux de vous en faire part, persuadés que, pour le constater, nous aurons plus de facilités que dans le passé. Mais nous parviendrons d'autant plus rapidement à ce progrès nécessaire que les méthodes qui sont dans la tradition française seront mieux observées. Moins d'étatisme, qui conduit à la paperasse et à l'irresponsabilité (*Vifs applaudissements*); plus d'ordre et plus de discipline; que chacun soit à sa place, et la liberté de faire preuve de plus d'initiative individuelle et de plus de courage dans l'effort. Voilà qui nous permettra, messieurs, de mettre à la disposition des armées de la République les matériels et les munitions avec lesquels elles forgeront par leur héroïsme une vic-

toire qui ne sera pas seulement celle du droit, mais celle de la liberté et de la civilisation. (*Applaudissements vifs et répétés.* — *L'orateur, en regagnant son banc, est félicité par ses collègues.*)

**M. le président.** La parole est à M. Reibel pour faire connaître son rapport sur l'organisation du haut commandement.

**M. Charles Reibel, rapporteur.** Messieurs, la commission de l'armée m'a fait l'honneur de me charger d'exposer en son nom les critiques qu'elle a cru devoir apporter à l'organisation actuelle du haut commandement et les vœux qu'elle considère comme de son devoir de formuler de la façon la plus précise devant le Sénat.

Vous comprenez, messieurs, qu'il ne s'agit pas d'une question de personnes, mais bien d'une question de principe. Si le Sénat le permet, j'examinerai ce grave problème devant lui comme un problème strictement technique, mais dont le Sénat comprend que sa solution est capitale.

Nous avons indiscutablement à la tête de nos armées des chefs de la plus haute valeur et je pense, en le disant, être l'interprète de tous nos collègues qui ont été les voir dans de nombreuses missions et qui ont rapporté, je puis le dire, de toutes leurs visites dans tous les états-majors l'impression la plus réconfortante pour la valeur de ces chefs, pour la clarté de leur esprit, pour leur intelligence aussi bien que pour le haut sentiment de leur devoir envers les hommes qu'ils ont l'honneur de commander. (*Applaudissements.*)

Seulement, messieurs, cette question de la haute valeur de nos chefs qui fait que nous surclassons très nettement, sur ce point, l'armée allemande — et nous devons à ce point de vue, si nous craignons, si nous déplorons quelques déficiences, mettre notre espoir et notre confiance dans une supériorité qui de ce côté est certaine — cette question, dis-je, mise à part, il est évident que cette supériorité, cet avantage que la France possède sur l'ennemi ne peut porter ses fruits que si le haut commandement est organisé d'une façon rationnelle et qui lui permette de jouer de la façon la plus précise et la plus complète.

Ces temps derniers, messieurs, je relisais les admirables mémoires du maréchal Joffre. Je me permets de vous conseiller à tous cette lecture ou cette nouvelle lecture, parce que nous retrouvons en cette guerre les mêmes problèmes que ceux qu'a connus Joffre.

Tout à l'heure, lorsque j'entendais notre collègue M. Belmont vous exposer les insuffisances si angoissantes de certaines de nos fabrications de guerre et surtout les routines du temps de paix dont certaines de nos administrations militaires ne se sont pas assez vite dégagées, je ne pouvais m'empêcher de reprendre ces lignes que cite le maréchal Joffre, au premier volume de ses mémoires et qui sont extraites d'un rapport que M. Messimy, notre regretté et éminent collègue, alors ministre de la guerre, présentait au conseil supérieur de la défense nationale le 9 janvier 1912. Il parlait des retards apportés; ce n'était pas alors à notre artillerie antiaérienne ou à notre artillerie antichars, c'était à notre artillerie lourde. Et il disait :

« Le retard apporté à la création d'une artillerie lourde équivalente à celle de nos adversaires probables est imputable à l'extrême lenteur de nos services techniques qui, poursuivant toujours un nouveau progrès au lieu de chercher des réalisations, multiplient les expériences et n'aboutissent jamais. »

Et M. Messimy d'ajouter : « Constatant l'impuissance des organes compétents, j'ai

dû faire appel à l'industrie privée qui, depuis longtemps, fabrique de l'artillerie pour des puissances étrangères. Peut-être, par ces moyens, sera-t-il possible d'arriver plus vite au résultat recherché. »

Le Sénat sait que les quelques pièces d'artillerie lourde que nous avions au début de la campagne de 1914 étaient dues à la fabrication des usines Schneider.

Messieurs, si je me permets cet aparté au début de mes observations, c'est parce que je vois qu'à l'heure présente le Gouvernement et le ministre de l'armement n'ont pas les ressources que nous avions à cette époque, parce que, depuis 1936, il s'est produit, il faut bien le dire, dans beaucoup de nos usines de guerre, ce phénomène auquel notre collègue M. Chaumié faisait allusion: je veux dire la nationalisation par laquelle on a, dans une large mesure, brimé l'initiative privée. Ceux d'entre nous qui visitent des usines sont frappés de voir comment, à l'activité fébrile et ordonnée qui existait dans certaines usines, comme par exemple aux usines Schneider du Havre où l'on fabrique le 90 D. C. A. dont parlait tout à l'heure M. Belmont, a succédé un espèce d'organisation administrative qui, dans une certaine mesure, ressemble beaucoup à l'apathie.

Ce n'est pas seulement de ce côté qu'on trouve des enseignements dans le livre de Joffre. C'est surtout au point de vue de l'évolution de la doctrine, car nous trouvons dans le livre de Joffre des indications qui sont vraiment précieuses et qui sont dans sa bouche quelque peu inattendues. Ces phrases, par exemple: « La défense passive est la mère de la défaite! » Et celle-ci: « Les guerres d'attente n'ont jamais conduit qu'à la défaite. »

Ce que je retiens surtout, messieurs, de ces enseignements du maréchal Joffre, c'est la façon dont il a su organiser autour de lui et pour lui, avant et pendant la guerre, ce commandement unique, ce commandement concentré et fort qui, seul, permet les actions ou les réactions rapides.

Messieurs, c'est dès le temps de paix que le maréchal Joffre s'était préoccupé de l'organiser. Il avait réuni entre ses mains des pouvoirs qui, jusqu'alors, étaient séparés: ceux de chef d'état-major général de l'armée et ceux de vice-président du conseil supérieur de la guerre. Et cette préoccupation inspire deux remarquables décrets de 1913, l'un du 28 octobre qui portait règlement sur la conduite des grandes unités et l'autre du 2 décembre, qui portait règlement du service des armées en campagne.

C'est ainsi, messieurs, que, lorsque la guerre arrive, tout est prêt. Cette période de 1914, nul de vous n'y pense sans angoisse. C'est tout de même cette unité de commandement qui, seule, a permis à l'armée française d'opérer ce formidable recul sur des centaines de kilomètres de front et de profondeur, dans des conditions telles qu'à aucun moment l'armée n'a été disloquée et que, lorsque le maréchal Joffre, ayant supporté ce recul dans ses robustes mains, a pris la décision de l'attaque qui a conduit à la Marne, l'armée a pu opérer un redressement qui est un des plus magnifiques que l'histoire militaire ait jamais connus.

**M. Babaud-Lacroze.** Et Gallieni ?

**M. Charles Reibel, rapporteur.** Et Gallieni ? Ne cherchons pas ici à discuter les mérites de chacun. Je me permettrai, simplement à cause du commandement unique, de rappeler cette phrase de Joffre: « Lorsque l'on discute sur le point de savoir qui a gagné la bataille de la Marne, je sais bien, si elle avait été per-

due, qui l'aurait perdue. » Cette parole de sagesse montre combien il est nécessaire qu'il y ait un chef unique, parce qu'il est indispensable qu'il y ait une seule responsabilité.

Ce commandement unique était donc admirablement organisé dès 1914. Il s'est continué pendant toute la guerre sans grandes difficultés. Aux mois de mars et d'avril 1917, toutefois, le Gouvernement éprouva le besoin d'avoir auprès de lui un conseiller technique et il désigna un chef d'état-major général de l'armée, qui fut d'abord le général Pétain, puis le général Foch.

Je me garderai de vous lire les décrets qui ont précisé leurs attributions. Je me contente de vous rappeler que, dans le décret du 11 mai, il était précisé que le chef d'état-major général de l'armée donnait au ministre de la guerre ses avis techniques: sur la conduite générale de la guerre et la collaboration des armées alliées; sur les plans d'opérations établis par les généraux en chef seuls chargés de leur exécution; sur les programmes de construction de matériels de guerre, la répartition des ressources du pays en effectifs et en matériels entre les divers théâtres d'opérations; sur l'emploi des moyens de transport du territoire.

Ainsi était clairement déterminée une division, qui demeure la vérité, entre la direction générale des opérations et, d'autre part, la conduite supérieure des opérations sur chacun des théâtres de guerre.

Le général Foch avait à sa disposition un petit état-major extrêmement réduit mais composé d'hommes de la plus haute valeur, qui étudiaient tranquillement et méditaient les problèmes de stratégie générale, qui examinaient tous les problèmes de conduite d'ensemble de la guerre et dont l'action a été si efficace que, peu à peu, elle nous a conduits à la victoire, à travers les revers du début de 1918.

Là, encore, je m'arrête un instant parce que les questions d'organisation du commandement ont subi des stades symptomatiques et presque symboliques, dans les journées qui ont précédé et suivi la conférence de Doullens où a été organisé le début du commandement interallié.

Vous vous souvenez, messieurs, des revers qui avaient presque séparé l'armée française de l'armée anglaise, l'armée allemande portant naturellement son effort là où la charnière entre les deux armées permettait plus d'espoirs.

Les alliés considèrent alors qu'il est nécessaire d'organiser un commandement suprême, mais l'idée du commandement suprême répugne d'abord aux Anglais et, le 25 mars 1918, à la conférence de Doullens, on donne simplement mission au général Foch de coordonner l'action des armées alliées sur le front occidental. Le 3 avril, cette coordination — parce que les événements l'avaient montrée insuffisante — était complétée par les pouvoirs nécessaires en vue d'une réalisation effective et on donnait au général Foch la direction stratégique des opérations militaires. Enfin, les mesures étaient encore insuffisantes et, le 14 avril, le général Foch était nommé commandant en chef des armées alliées.

Il était donc certain que l'unité de commandement s'était montrée nécessaire et s'était substituée à toute autre considération. Est-il possible d'envisager qu'un commandement militaire soit aussi strict pour des armées qu'il l'est à l'intérieur d'un régiment ? Ce serait bien évidemment l'idéal, mais il n'est pas possible d'envisager qu'un seul général en chef commande les divers théâtres d'opéra-

tions. C'est pourquoi, après de très longs débats dans les deux assemblées, votre loi du 11 juillet 1938 a organisé d'une façon précise le commandement, dans la mesure où il semblait qu'il dût être organisé avec la précision nécessaire. Seulement, sur deux points essentiels, cette loi de 1938 paraît ne pas avoir été suffisamment observée par le Gouvernement. C'est sur ces deux points que la commission de l'armée m'a chargé d'appeler d'une façon particulière l'attention de la Haute Assemblée.

L'un de ces points touche l'organisation du commandement des armées terrestres et des armées de l'air. En 1914-1918, cette question du commandement des deux armées ne se posait pas, parce que l'armée de l'air n'existait pas et que l'aviation constituait simplement une arme, au même titre que l'artillerie, la cavalerie, j'allais dire les chars mais, à l'heure présente, ce n'est, malgré leur importance, même pas une arme: ce n'est qu'une dépendance du compartiment de l'infanterie. La question du commandement de l'armée de l'air ne se posait pas, mais voici maintenant que cette armée existe.

Je ne me permettrai pas devant le Sénat de discuter l'opportunité de cette création. On peut se demander s'il était indispensable de créer une armée dont les officiers proviennent d'autres écoles que les écoles militaires habituelles, polytechnique et Saint-Cyr. Ce qui aurait peut-être assuré entre les différents corps d'officiers une liaison plus étroite et à coup sûr très profitable.

Il n'est pas douteux d'ailleurs que si l'on en était demeuré à cette solution, on eût évité un écueil redoutable, cause de bien des inconvénients, je veux dire que l'âge des officiers qui peuvent voler d'une façon active s'abaisse chaque jour à mesure que la manœuvre des appareils exige une force plus jeune, si bien que les aviateurs de 30 à 35 ans sont, aujourd'hui, presque hors de course. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles on arrive à ce résultat vraiment néfaste, regrettable tout au moins, que les états-majors de l'armée de l'air deviennent peu à peu pléthoriques. Ils sont composés d'une quantité d'officiers qu'on ne peut évidemment pas remercier, puisqu'ils continuent de bien servir... mais quel commandement leur donner? On ne peut plus les employer qu'à terre et on arrive à un résultat que la marine a fort heureusement su éviter en laissant les officiers de son aviation appartenir au corps des officiers de marine: ils ne peuvent pas rentrer dans une armée à laquelle ils n'ont jamais appartenu. On est donc obligé de les laisser dans l'armée de l'air et l'on assiste alors au spectacle d'états-majors vraiment démesurés, non seulement inutiles, mais qui risquent, comme tout ce qui est inutile, de devenir nuisibles parce que, pour justifier leur présence, ils sont à l'origine de cette paperasserie et de ces formalités administratives dont se plaignaient tout à l'heure tous les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune.

On en arrive alors à toute une série d'échelons dans le commandement, qui se trouvent à l'arrière de nos armées et dont la multiplicité est d'autant plus grande et plus nuisible qu'à aucun degré l'armée de l'air n'est placée sous le commandement de l'armée de terre.

C'est là un problème d'une gravité extrême, parce que, en effet, une partie de l'aviation, que nous souhaitons nombreuse, est destinée à servir à de vastes opérations de bombardement, mais de bombardement loin des lignes, opérations qui sont, par conséquent, absolument in-

dépendantes du commandement terrestre et qui doivent seulement être organisées en liaison avec elles. Pour le surplus, toute l'action de l'aviation est une action de coopération. Elle consiste soit en reconnaissances, soit en observations, soit en chasse d'avions ennemis. Toutes ces opérations se font encore et, bien entendu, en liaison étroite avec l'armée de terre.

Quelle est la situation présente? La commission de l'armée a demandé à M. le ministre de la défense nationale et de la guerre de la documenter d'une façon précise à cet égard. Et M. le président Daladier a bien voulu envoyer à M. le président de la commission de l'armée, le 4 février dernier, une note résumant d'une façon très précise l'organisation du commandement dans les différentes armées.

Que lisons-nous au chapitre III: Organisation du commandement des forces aériennes et fonctionnement en liaison avec le commandement des forces terrestres:

« Auprès du général commandant en chef des forces terrestres, chef d'état-major général de la défense nationale, c'est-à-dire le général Gamelin, se trouve le général commandant en chef des forces aériennes, assisté d'un grand quartier général et d'un général major général.

Auprès du général commandant en chef sur le front du Nord-Est, — le général Georges — se trouve, c'est toujours la même expression — un général commandant d'armée aérienne assisté d'un grand quartier général et d'officiers

Auprès du général commandant un groupe d'armées, se trouve le général commandant une zone d'opérations aériennes, et auprès du général commandant une armée, se trouve le général commandant les forces aériennes de l'armée.

D'un bout à l'autre, il y a parallélisme, et, à aucun niveau, à aucun degré de cette longue hiérarchie, il n'y a subordination d'une des armées à l'autre. Partout uniquement juxtaposition et parallélisme.

Cette juxtaposition ne nous donnerait aucune inquiétude s'il s'agissait d'une arme qui, comme la marine, opère très loin des forces terrestres.

Pour la marine se posent des questions de commandement uniquement dans le cas de débarquement ou de défense contre un débarquement. Dans ces cas, des règles peuvent intervenir pour donner le commandement soit à un amiral, soit à un général. Mais là, messieurs, c'est le même terrain, c'est la terre et au-dessus l'air et il s'agit d'opérations qui sont nettement liées l'une à l'autre. La meilleure preuve en est que le champ du commandement est le même, et c'est précisément ce parallélisme qui est tout à fait saisissant alors qu'il n'y a nulle part, même au niveau du général Gamelin, subordination de l'un à l'autre.

Le contraste est frappant avec l'organisation de l'aviation navale. Là aussi, la marine a tenu à garder son aviation comme une arme et à ne pas en faire une armée spéciale, distincte de la marine proprement dite.

Je vais en montrer tout à l'heure les avantages, tout à la fois au point de vue de l'origine commune des officiers et en ce qui concerne la possibilité de les faire revenir dans le cadre général des officiers de la marine lorsque l'âge les empêche de continuer à être des conducteurs d'hydravions.

Là aussi, au point de vue du commandement, pas l'ombre d'un doute, la question est claire.

À la page du commandement, je vois que l'amiral commandant en chef les flotilles françaises a sous ses ordres les

forces navales et l'aéronautique navale. Il n'est pas douteux que cette situation est infiniment préférable et plus claire. Et j'ajoute, messieurs, une chose tout à fait curieuse: à l'heure présente notre aviation, dont je ne me permettrai pas de dire que le nombre des avions ne justifie peut-être pas des états-majors aussi innombrables, alors surtout que les combats sont des actes individuels qui ne nécessitent de la part des états-majors de conduite précise comme les mouvements des armées, il est évident qu'il y a entre les deux guerres une différence profonde.

Il est certain que, par un destin curieux, le général Gamelin, chef d'état-major de la défense nationale, en arrive à avoir sur la Royal Air Force en France des attributions plus grandes que celles qu'il a sur l'aviation française.

En effet, si j'en crois M. le président Daladier, les indications données par des journaux anglais, reproduites dans certains journaux français, notamment dans le *Journal des Débats*, il y a quelques mois, deux mois, je crois, la Royal Air Force en France, qui dépendait jusque-là entièrement du maréchal de l'air anglais à Londres, a été placée sous le contrôle du maréchal Gort, commandant le corps expéditionnaire anglais. Or, fort heureusement, le commandement interallié existe entre le maréchal Gort et le général Gamelin; le maréchal Gort est placé sous l'autorité du général Gamelin et ainsi le général Gamelin a sur la Royal Air Force, à travers le maréchal Gort, une autorité qu'il n'exerce pas sur l'aviation française.

Je serais ravi, monsieur le président du conseil, que vous rassuriez à ce point de vue la commission de l'armée et le Sénat lui-même, mais il est bien évident qu'au point de vue théorique, tout au moins, il y a un parallélisme de commandement. J'entends bien que vous me direz que ce parallélisme de commandement et les contradictions qui peuvent en résulter se résolvent aisément grâce à des relations de bon voisinage entre les deux armées. Je crois néanmoins qu'une armée doit être organisée d'une façon très stricte et je pense que de ce côté il serait très utile qu'on revint à la doctrine, qui est une doctrine légale, je me permets de vous l'indiquer, monsieur le ministre de la défense nationale: c'est la doctrine qui avait été créée par la loi du 2 juillet 1934, fixant l'organisation générale de l'armée de l'air.

Que disait cette loi qui créait l'armée de l'air?

« Composition de l'armée en temps de guerre.

#### Article 24.

« En temps de guerre, la répartition des forces aériennes mobilisées entre les forces aériennes réservées et les forces aériennes mises à la disposition des armées de terre et de mer est fixée par le Gouvernement en fonction des opérations.

« Les forces aériennes réservées sont placées sous l'autorité d'un officier général de l'armée de l'air, commandant en chef, qui a droit d'inspection sur toutes les forces aériennes. »

C'est-à-dire, messieurs, que les forces aériennes réservées, ce sont les forces destinées à de lointains bombardements; mais, à côté, il y a les forces aériennes mises à la disposition de l'armée de terre. Comment alors sont-elles commandées?

Voici ce que dit la loi:

« Elles sont commandées par un officier général de l'armée de l'air, placé sous l'autorité de l'officier général de l'armée

de terre commandant le théâtre d'opérations terrestres intéressé. »

« Les forces aériennes mises à la disposition de l'armée de mer sont commandées par un officier général de l'armée de l'air, placé sous l'autorité du vice-amiral commandant le théâtre d'opérations navales intéressé. »

En ce qui concerne l'armée de mer, la loi est respectée. En ce qui concerne l'armée de terre, elle n'est pas respectée, il y a une indépendance complète, à moins que, monsieur le ministre de la défense nationale et de la guerre — à moins que les indications que vous nous avez données par cette note du 4 février ne correspondent pas à l'exacte vérité. Mais, encore une fois, dans cette note, à laquelle je vous prie de vouloir bien vous reporter, vous verrez que figure sans cesse la formule: « Auprès du général commandant en chef se trouve... » et ainsi à tous les échelons. Et, si vous prenez la première page de cette note, vous voyez simplement que le chef d'état-major général est chargé uniquement d'assurer la coordination des forces terrestres et aériennes.

C'est pourquoi je me suis permis tout à l'heure de rappeler cette évolution des textes qui ont donné au général Foch d'abord un pouvoir de coordination, avant d'arriver au commandement en chef. Il n'est pas douteux que nous en sommes uniquement au stade de la coordination et que nulle part, au moins d'après ce document, l'armée de l'air n'est placée sous les ordres du commandement de l'armée de terre, même bien entendu par l'intermédiaire d'un général commandant les forces aériennes.

Il est évident, messieurs, que cette solution s'impose, qu'elle est la seule logique; et je me permets de dire que cette solution s'impose à ce point que c'est exactement celle qui est réalisée dans l'armée allemande. En effet, d'après les indications qui m'ont été fournies, l'armée aérienne allemande est divisée en deux parties, exactement comme l'armée de l'air française d'après la loi de 1934. Il y a d'une part les forces réservées, qu'on appelle, dans l'armée allemande, « l'armée de l'air indépendante », et qui sont aux ordres du commandant en chef de l'armée de l'air, c'est-à-dire du maréchal Goering, qui dispose à cet effet de grandes unités aériennes.

Mais il y a d'autre part les forces aériennes de coopération terrestre ou maritime, qui appartiennent en propre au commandant en chef de l'armée de terre, général Brauchitsch, ou au commandant en chef de la marine du Reich, amiral Raeder.

Voilà, messieurs, quelle est la situation. Je m'excuse auprès du Sénat de tous ces détails de hiérarchie et d'organisation, qui sont à coup sûr fastidieux, mais qui présentent pour la conduite de nos armées un intérêt capital. Voilà pourquoi, messieurs, je demande au Gouvernement de bien vouloir nous renseigner à cet égard. Si, comme il paraît nous l'indiquer, les forces de coopération sont bien mises, par l'intermédiaire d'un général commandant l'armée de l'air, sous les ordres du général commandant l'armée de terre correspondante, la commission de l'armée aura satisfaction.

L'autre question que j'ai mission d'exposer au Sénat est, elle aussi — je m'en excuse — très vétilleuse, très minutieuse, mais elle est d'une importance plus capitale encore. C'est celle du haut commandement des forces terrestres elles-mêmes.

Depuis des années, votre commission de l'armée s'est préoccupée du caractère de plus en plus total, si l'on peut dire, que

prend la guerre moderne et, par voie de conséquence, de la nécessité qui s'impose sans cesse d'avantage d'organiser puissamment la conduite de la guerre.

Elle pensait, et elle pense que le problème de la défense nationale déborde aujourd'hui le cadre des trois ministères techniques proprement dits, qu'il soulève dans tous les domaines, notamment dans celui de l'activité économique, une multitude de questions dont le commandement supérieur ne peut négliger la solution et que cette solution ne peut pas être improvisée, qu'au contraire elle doit être étudiée même en temps de paix, avec le concours de tous les ministres intéressés.

Tout à l'heure, messieurs, certains de vos orateurs, ou plus exactement de vos rapporteurs, ont souligné certaines imperfections de la mobilisation industrielle. Je pourrais en souligner dans la mobilisation agricole. Il n'est pas douteux qu'une coordination est indispensable tout à la fois dans la préparation et dans l'emploi des armées.

Votre commission de l'armée, de longue date, s'est intéressée à ce problème et elle s'était — j'en ai retrouvé la trace dans ses archives — félicitée en 1920, je crois, de la création d'un secrétariat permanent du conseil supérieur de la défense nationale, dont on pensait justement qu'il pourrait suivre d'une façon minutieuse et à travers les ministères, en passant par-dessus les cloisons qui les séparent, l'œuvre de préparation de la guerre.

Elle s'est de même réjouie en 1936, monsieur le ministre de la défense nationale et de la guerre, des pouvoirs qui vous ont été donnés par le décret qui vous nommait. Ce décret vous donnait un large pouvoir de coordination. Je me permets de vous le rappeler: vous étiez chargé de coordonner l'action des trois départements de la guerre, de la marine et de l'air. Cette coordination vise notamment, disait le décret, l'emploi des forces terrestres, navales et aériennes, l'établissement et l'exécution des programmes d'armement, la mobilisation industrielle, l'aménagement des dépenses de défense nationale, l'examen des problèmes relatifs à l'élaboration des conventions internationales en matière d'armement.

Seulement, messieurs, la commission a aussitôt regretté que M. le ministre de la défense nationale fût chargé en même temps d'un des départements techniques intéressés, à savoir le ministère de la guerre, parce qu'elle pensait — et elle pense encore — que le ministère de la défense nationale comporte à lui seul une tâche et une mission extrêmement lourdes à remplir: une mission d'organisation, de coordination des efforts des trois ministères techniques et même une mission qui dépasse ces trois ministères techniques, étant donné que la défense nationale intéresse maintenant toute l'existence du pays.

Peut-être, monsieur le ministre de la défense nationale et de la guerre, les événements n'ont-ils pas donné tort à la commission, car vous auriez pu, si on l'avait suivie, vous occuper davantage — alors qu'autrement tout votre temps était pris — de questions capitales, comme celle du ministère de l'air, celle de l'aviation française et celle de la préparation industrielle.

Puis-je même me permettre de vous dire que par exemple vous auriez pu aussi faire profiter davantage chacune des armées des perfectionnements réalisés dans l'autre? Tout à l'heure, notre col-

lègue M. Belmont nous parlait du canon de 90 de D. C. A. Or ce canon de 90 existait dans l'armée de mer depuis 1932. Comment un ministre de la défense nationale n'aurait-il pas pu imposer au ministère de la guerre, s'il l'avait cru utile, un canon dont l'armée serait à l'heure présente pourvue, alors que, vous le savez, nous en avons à l'heure actuelle exactement 6 pièces et qu'il nous en faudrait environ 480.

Mais c'est surtout dans le domaine du haut commandement lui-même que cette confusion entre le ministère de la défense nationale et le ministère de la guerre a eu des conséquences fâcheuses, parce que la commission de l'armée pensait qu'il pouvait y avoir un chef d'état-major général de la défense nationale distinct de chacun des trois chefs d'états-majors de la guerre, de la marine et de l'air. Elle le pensait parce qu'elle considérait que c'était là un rôle capital que celui du chef éminent placé au-dessus de toute la défense nationale et chargé de l'organiser, et qu'il était indispensable qu'il n'appartint à aucun des trois ministères intéressés, qu'il fût au-dessus d'eux, parce que, sans cela, il était juge et partie, et que, bien évidemment, le rôle de coordination et de répartition des moyens qui était essentiellement le sien, il ne pouvait le jouer avec efficacité, avec utilité, avec justice, que s'il était indépendant des trois états-majors et s'il était placé au-dessus d'eux.

Ce vœu de la commission de l'armée, je l'ai trouvé notamment en juillet 1936, au moment même où le ministère de la défense nationale venait d'être recréé après l'essai malheureux de 1931. La commission de l'armée demandait en juillet 1936 que soit désigné un chef d'état-major de la défense nationale disposant d'un état-major lui permettant, sous l'autorité du ministre de la défense nationale, « l'étude et la coordination absolue de toutes les questions relatives à l'organisation générale de l'armée de terre, de l'armée de l'air, de la flotte, des éléments de défense contre les attaques aériennes, et de la conduite éventuelle des opérations ».

Ce vœu, la commission de l'armée l'a repris un grand nombre de fois, notamment en janvier 1938. Par une motion du 19 de ce mois, elle reprend à peu près dans les mêmes termes — et ceci me dispensera de vous les indiquer — les désirs qu'elle avait précédemment exprimés. Elle va avoir satisfaction, mais une satisfaction qui sera purement apparente, une satisfaction de façade, pourrais-je dire, car le 21 janvier 1938 est pris un décret qui paraît au *Journal officiel* du 22 janvier, dans lequel est nommé un chef d'état-major général de la défense nationale.

Malheureusement, ce chef d'état-major de la défense nationale, malgré l'espoir que nous avions, va démentir le chef d'état-major de l'armée.

Le choix satisfaisait pleinement la commission, car le général Gamelin est un homme d'une intelligence très vive. Beaucoup d'entre nous le connaissent. Il est doué d'une finesse et d'un tact qui le rendaient particulièrement apte pour un rôle qui exige beaucoup d'intelligence et de doigté, étant donné que c'est un rôle qui doit s'exercer au-dessus des ministères intéressés, notamment au-dessus des trois chefs d'états-majors.

Seulement, messieurs, cette nomination, que la commission de l'armée espérait, d'un chef d'état-major général de l'armée, distinct du chef d'état-major général de la défense nationale, n'est jamais intervenue. Le résultat fut que la création de

de chef d'état-major général de la défense nationale est demeuré purement théorique et que, en réalité, le général Gamelin est demeuré chef d'état-major général de l'armée.

Il est impossible, d'ailleurs, à un homme, si intelligent soit-il, de cumuler deux fonctions qui exigent des tâches, des missions très différentes et d'assumer des responsabilités si écrasantes.

Vos commissions n'ont pas cessé de demander, sur ce point, une modification de l'état de choses qui s'était si fâcheusement maintenu. Je dis « vos commissions », car ce sont les trois commissions réunies de la défense nationale, qui, les 23, 24 février 1938, ont demandé, à l'unanimité, la création d'un chef d'état-major général de la défense nationale, qui ne fût pas rattaché à l'armée de terre qu'il commandait et à l'état-major qu'il dirigeait, tout comme son ministère est resté attaché au ministère de la guerre ; et les trois commissions étaient d'accord pour demander qu'un chef d'état-major général de la défense nationale fût spécialement chargé de cette mission, travaillant « avec un état-major directement affecté à cette tâche et entièrement détaché, quels que soient les chefs des trois états-majors généraux existants ».

Tel était, messieurs, le vœu que vous aviez émis en février 1938 à l'unanimité et qui fut transmis au ministre de la défense nationale et de la guerre le 30 mars 1938.

Vous avez, messieurs, par vos trois commissions, manifesté sans cesse la même pensée et le même désir.

Le Sénat, d'ailleurs, dans la loi de juillet 1938, portant organisation générale de la nation pour le temps de guerre, a précisé très nettement sa préoccupation. Un de nos collègues, M. Jacquin, avait pensé qu'il était indispensable d'organiser d'une façon plus précise cette création spéciale d'un chef d'état-major général de la défense nationale distinct du chef d'état-major général de l'armée.

Pour hâter le vote de ce projet de loi, qui dormait dans les cartons depuis 1924 et qui s'était réveillé brusquement devant la gravité des circonstances, on laissa passer un texte ambigu qui disposait simplement que ce chef d'état-major général de la défense nationale devait être désigné parmi les chefs d'état-major de l'armée, de la marine et de l'air.

La situation est demeurée telle qu'elle jusqu'à la guerre. C'est depuis la guerre surtout que ces inconvénients se sont manifestés.

On peut penser que, s'il y avait eu un chef d'état-major général de la défense nationale avant la guerre, la mobilisation industrielle aurait été préparée d'une façon très intensive. Car, si la mobilisation militaire proprement dite était très bien préparée, l'autre l'était d'une façon insuffisante, et nous en subissons actuellement encore les conséquences.

C'est, évidemment, depuis la guerre que s'est manifestée gravement la conséquence de ce cumul dans les mêmes mains de fonctions qui sont profondément différentes. (Bruits de conversations.)

Je m'excuse, messieurs, d'être contraint, par mon devoir, d'exposer des questions profondément arides, mais elles touchent directement à l'organisation même de l'armée. Elles sont capitales, comme veut bien le dire un de nos collègues. J'entends que le Sénat a eu une séance très remplie au point de vue intellectuel et même émotif, si j'ose dire. Mais la matière est d'une importance primordiale et je ne me crois pas le droit de ne pas accomplir devant le

Sénat la mission dont j'ai été chargé par la commission de l'armée. (Très bien!)

Quels sont, en effet, les pouvoirs du chef d'état-major de la défense nationale tels qu'ils résultent de la loi de 1938? Il est essentiellement le conseiller du gouvernement et l'article 5 de la loi indique :

« Le président du conseil ou le ministre de la défense nationale chargé de coordonner l'action des trois départements de la guerre, de la marine et de l'air est secondé dans cette tâche par un chef d'état-major de la défense nationale. »

Ce chef d'état-major général va donc devenir — les règlements ultérieurs le précisent d'une façon très nette — le conseiller du gouvernement pendant la guerre, son haut conseiller technique; il va rester avec lui et étudier pour lui et avec lui ce qu'il faut faire pour assurer une sage et énergique direction générale de la guerre.

Or, le chef d'état-major général de la défense nationale, en restant chef d'état-major général de l'armée, est devenu depuis la guerre commandant en chef des forces terrestres. Le Sénat comprend à merveille le double inconvénient qui en résulte. D'une part le chef d'état-major général de l'armée est le conseiller du gouvernement; il va être, dans des conditions que je ne précise pas devant le Sénat, mais que définit nettement la loi du 11 juillet 1938, son conseiller dans la direction générale de la guerre. En même temps il va commander en chef les forces terrestres.

Première conséquence. Il va y avoir incontestablement une certaine dépendance du commandant en chef des forces terrestres par rapport au gouvernement, dont il est en même temps le conseiller technique. Il va y avoir par conséquent une confusion dans sa personne entre des fonctions qui sont des fonctions de conseiller et qui ne permettent pas que ce conseiller soit en même temps commandant en chef.

Mais que commande-t-il en chef? Les forces terrestres. De là un second inconvénient parce que ce chef d'état-major général qui va être chargé de répartir entre les trois armées les forces, les effectifs, les moyens matériels, comment pourra-t-il le faire avec impartialité et indépendance, alors qu'il est précisément commandant en chef d'une des trois armées, je veux dire l'armée de terre.

Je me permets de résumer d'une façon très théorique mais très précise. Ce double inconvénient: d'une part le commandant en chef ne va pas connaître l'indépendance nécessaire parce qu'il est en même temps le conseiller technique du gouvernement et, d'autre part, le conseiller technique du gouvernement ne pourra pas jouer son rôle avec l'indépendance, même apparente, indispensable parce qu'il est en même temps commandant en chef des forces terrestres, et que, par suite, il va être à la fois juge et partie?

D'autre part, en dehors de ces objections fondamentales, il y en a d'autres. La conduite d'une guerre est maintenant une opération immense. Comment imaginer que l'homme qui est le conseiller technique du gouvernement pour les opérations générales dans la conduite de la guerre, va être en même temps bloqué dans un commandement partiel, le commandement des forces terrestres?

Tout la loi de 1938 s'est préoccupée de ces organisations d'une façon très précise; elle a fait une œuvre remarquable. Nous sommes ici dans un domaine où la législation est encore toute récente puisqu'elle comptait une année à peine au moment de la mobilisation. Elle a précisé avec clarté le rôle d'un certain nombre d'organismes tels que le conseil supérieur

de la défense nationale, le comité de guerre dont la composition est définie par la loi et par un décret secret que nous a communiqué le ministre de la défense nationale et de la guerre.

Sur ces points non plus la loi de 1938 n'a pas été appliquée depuis le début de la guerre. Je ne crois pas que le conseil supérieur de la défense nationale se soit réuni depuis lors. Pour le comité de guerre il s'était réuni, mais incomplètement, en septembre dernier. Il n'a plus jamais siégé depuis, je crois.

En tout cas, sans vouloir en faire grief à M. le président du conseil, il paraît l'avoir si bien oublié que, dans son propre ministère, il a jugé indispensable de créer un comité analogue, qu'il a baptisé seulement du nom de cabinet de guerre, sans doute parce qu'il s'est rappelé qu'il existait déjà dans la loi un comité de guerre, lequel en vérité était tout autre chose.

La loi de 1938 avait admirablement posé les principes. Elle avait heureusement distingué cette conduite supérieure des opérations, cette direction générale de la guerre qui était entre les mains du Gouvernement; car il n'est pas possible que la conduite de la guerre soit ailleurs qu'entre les mains du Gouvernement lui-même. Il faut qu'il ait des conseillers techniques et son haut conseiller technique est précisément le chef d'état-major de la défense nationale. Mais les opérations elles-mêmes doivent être conduites, commandées par des organismes qui sont, eux, indépendants du Gouvernement, et qui doivent travailler librement, suivant les besoins de la stratégie ou de la tactique, dans le cadre qui a été précisé par les organismes de la direction générale de la guerre.

Voilà quelle est la situation. Je me permets de dire qu'un décret secret, qu'a bien voulu nous communiquer M. le ministre de la défense nationale et de la guerre, fait ressortir d'une façon très nette cette dualité d'attributions et ce cumul profondément regrettable. Voici ce décret :

« Le général d'armée Gamelin, chef d'état-major de la défense nationale, chef d'état-major général de l'armée, est désigné pour, dès l'ordre de mise en place de la couverture et en temps de guerre :

« 1<sup>o</sup> Exercer le commandement en chef de l'ensemble des forces terrestres sur tous les théâtres d'opérations d'Europe et d'Afrique du Nord;

« 2<sup>o</sup> Assurer, par délégation du comité de guerre, la coordination supérieure des opérations des forces terrestres et des forces aériennes, sous réserve des missions indépendantes... ».

Ainsi, messieurs, ce premier paragraphe se réfère à sa qualité de chef d'état-major général de l'armée, et toutes les autres parties — je ne lis pas la suite du décret — à sa qualité de chef d'état-major de la défense nationale.

D'ailleurs, le décret lui-même souligne la contradiction. Vous voyez, par exemple, qu'il n'a droit de commandement sur l'ensemble des forces terrestres que sur les théâtres d'opérations d'Europe et de l'Afrique du Nord. A l'heure qu'il est — car ce décret n'a pas été modifié, du moins à notre connaissance — il a des droits différents sur les forces terrestres en Europe et en Afrique et sur les forces terrestres en Orient qui sont actuellement sous les ordres du général Weygand. Il n'a vis-à-vis des troupes du général Weygand qu'un pouvoir de coordination, il n'a de pouvoir sur elles que comme chef d'état-major général de la défense nationale, alors qu'il

exercé le commandement en chef des théâtres d'opérations d'Europe et d'Afrique du Nord.

Dans la note que le Gouvernement nous a remise récemment et qui synthétise son opinion sur la question, voici ce que je lis sur les attributions du général Gamelin.

« Il est l'auxiliaire du ministre de la défense nationale, — le haut conseiller disais-je tout à l'heure — pour suivre et contrôler l'exécution des décisions du conseil supérieur de la défense nationale et du comité de guerre dont il fait partie. Il assure la coordination supérieure des forces terrestres et aériennes des théâtres d'opérations d'Europe et d'Afrique du Nord et du théâtre d'opérations de l'Orient méditerranéen. »

Le général commandant en chef les forces terrestres est en même temps, dans l'organisation actuelle, chef d'état-major général de la défense nationale.

En cette nouvelle qualité, il est chargé de la conduite supérieure des opérations sur les théâtres d'Europe et d'Afrique du Nord, coordonne sur ces théâtres les opérations des forces françaises avec les forces alliées.

Que résulte-t-il de cette situation ? C'est que le général chef d'état-major général de l'armée, commandant en chef des forces terrestres, cumule deux fonctions profondément différentes. L'une est une fonction de direction supérieure de la guerre dans laquelle il est le conseiller du Gouvernement et le coordonnateur, l'autre est une fonction de commandement. C'est un organisme d'exécution en même temps qu'un organisme de direction générale.

Ainsi, messieurs, il y a là une situation absolument paradoxale. C'est une situation d'ailleurs extrêmement compliquée en fait parce qu'elle aboutit à des résultats de cet ordre, par exemple : les troupes anglaises, en France, qui occupent un secteur — le Sénat le sait — dans le Nord, entre deux armées françaises sont placées sous les ordres du Maréchal Gort, lequel est placé sous les ordres du général Gamelin.

Or, le front du Nord-Est, dans son ensemble, est commandé par le général Georges qui a le titre, maintenant, de général commandant en chef sur le front Nord-Est; mais le général Georges n'a pas de droit de commandement sur les forces britanniques et ainsi, messieurs, si par malheur on arrivait à une période de brusque attaque de l'armée allemande à travers la Belgique, il est évident que l'armée britannique ne serait commandée que directement par le général Gamelin sans que le général Georges qui, lui, commanderait indiscutablement la manœuvre, puisque c'est lui qui a le commandement en chef sur le front du Nord-Est, ait droit de commandement direct sur le général Gort.

J'entends, monsieur. Le ministre de la défense nationale et de la guerre, que vous me direz, comme à l'égard de la question du commandement respectif des forces aériennes et terrestres que toutes ces questions disparaîtront, seront réglées par des relations de camaraderie; mais le point de vue théorique, malgré tout, importe puisqu'il est indispensable que dans une armée il y ait un commandement extrêmement précis.

La situation est d'ailleurs tellement complexe que, depuis le début de la guerre, elle a dû subir déjà une transformation. Au début de la guerre le général Georges était adjoint au général Gamelin et il n'avait pas le titre de commandant en chef.

Le général Gamelin, à une époque que nous ne connaissons pas — nous n'avons pas eu connaissance d'ailleurs de la décision, nous ne la connaissons que par la note que vous avez bien voulu nous remettre — a pensé qu'il y avait lieu de donner au général Georges le titre de commandant en chef non pas du théâtre d'opérations du Nord-Est, mais sur le front du Nord-Est. Alors, il s'en est suivi une opération, une décision du G. Q. G. C'est même de cette façon que nous avons appris la chose parce que l'état-major a été scindé en deux: une partie restant au delà de Meaux, une autre partie venant à 30 kilomètres entre Meaux et Paris.

Nous en sommes arrivés à cette situation que l'on ne sait plus exactement où est le commandement, tant la situation est devenue confuse. A la vérité, même quand on étudie avec grand soin la note qui a été rédigée par vous-même, monsieur le ministre de la défense nationale et de la guerre, ou plus exactement sous votre direction, que vous nous avez envoyée comme étant la pensée qui préside à l'organisation du haut commandement, il est extrêmement difficile de s'en faire une idée.

A la vérité, j'ai tenu à faire devant vous cet exposé bien que j'aie l'impression, malgré tout, d'avoir enfoncé une porte ouverte car cette question a été exposée non seulement, mais traitée dans la loi du 11 juillet 1938 avec une insuffisante netteté. Elle a été discutée devant les commissions. C'est un sujet sur lequel nous avons le rare bonheur de trouver en accord complet deux hommes qui, à l'heure qu'il est, sont précisément ceux de qui la solution de ce problème dépend, je veux dire M. Paul Reynaud, président du conseil, et M. Edouard Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.

En effet, M. Paul Reynaud — il s'en souvient — a publié, il y a trois ans, un petit livre fort intéressant, intitulé « Le problème militaire français », dans lequel il a exposé des idées très neuves sur l'importance de la motorisation de l'armée. A la fin de ce livre nous trouvons un chapitre intitulé « Direction militaire unique ». Et que dit-il, en ce qui concerne précisément l'organisation de la défense nationale en temps de paix et en temps de guerre ?

« Je demande, écrit M. Paul Reynaud, qu'on reconnaisse ce fait: au-dessus des trois armées, il existe un plan supérieur de pensée et d'action, et ce plan est commun à la politique et à la stratégie; on ne peut séparer l'une de l'autre. Sur ce plan supérieur, il faut, en temps de paix et en temps de guerre, sous le contrôle du Gouvernement tout entier, bien entendu, pour les décisions les plus importantes, un chef unique, et ce chef ne peut être qu'un ministre de la défense nationale, assisté d'un grand personnage, le chef d'état-major de la défense nationale. Cet état-major, sorte de *brain trust* peu nombreux, serait composé, en principe, d'officiers sortis du centre des hautes études de la défense nationale, c'est-à-dire de techniciens de l'ensemble des problèmes. Dans l'exercice de leurs fonctions, ces ouvriers oublieraient leurs armées d'origine, comme un général oublie son arme d'origine. Cet état-major et son chef resteraient aux côtés du ministre en temps de guerre. Comme, par leur nature, les décisions à prendre seront généralement des décisions gouvernementales, elles seront données par le ministre lui-même ou, en son nom, par le chef d'état-major.

« Voici, dit M. Paul Reynaud, l'organisation qui me paraît répondre le mieux à la

nécessité de la direction unique et de la division du travail. »

Et, à la page 101 de son petit livre si substantiel, M. Paul Reynaud précisait qu'« au stade, à l'échelon gouvernemental, il y avait un ministre de la défense nationale avec, à côté de lui, comme conseil technique, le chef d'état-major de la défense nationale » — et M. Paul Reynaud précise « en temps de paix comme en temps de guerre » — et puis les trois armées, ayant chacune à sa tête un membre du Gouvernement et un chef d'état-major général, qui devient en temps de guerre le commandant en chef des armées de terre, des armées de l'air ou des armées de mer ».

Mais si M. Paul Reynaud a été si net — car son livre, en tout point, précise la solution que j'ai l'honneur de recommander au Sénat, au nom de la commission de l'armée — c'est M. Daladier lui-même, ministre de la défense nationale et de la guerre qui, le 8 février 1939 disait, à la réunion commune des trois commissions siégeant en comité secret:

« Je vais nommer, dans les jours qui viennent, un chef d'état-major général de l'armée de terre ». Et il précisait que, s'il ne l'avait pas encore fait, c'était pour une question de local, touchant le lieu où il devait siéger. Et M. Daladier ajoutait:

« Mon sentiment est que l'heure est venue de passer à ce stade de la création d'un chef d'état-major général de l'armée de terre, qui sera, bien entendu, sur le même plan que les chefs d'état-major généraux de la marine et de l'air. Quant au chef d'état-major général de la défense nationale, qui est en ce moment le général Gamelin, il faut qu'il soit allégé de tout commandement propre ».

Ce n'est pas moi qui le dis, messieurs, c'est M. Edouard Daladier. « Le chef d'état-major de la guerre aura le commandement de toutes les armées terrestres comme ses deux collègues de l'air et de la marine auront le leur. Mais il faut qu'un homme soit le coordonnateur de toutes ces forces, de toutes ces activités et, plus encore, qu'il soit en cas de guerre à côté du Gouvernement pour être son véritable conseiller militaire ».

A la vérité, messieurs, je n'ai plus qu'à m'asseoir après ces explications trop longues. C'est M. le ministre de la défense nationale et de la guerre qui a lui-même dit ce que je me suis efforcé, après beaucoup d'explications trop longues, de vous dire moi-même. J'essayais de vous démontrer combien cette solution s'imposait. C'est lui qui a été l'initiateur — comme il a été du reste l'initiateur de la loi du 11 juillet 1938 puisque c'est lui qui l'a fait voter — de cette idée. Je lui demande d'appliquer la loi du 11 juillet 1938. Je lui demande de sortir d'un système qui, il faut bien le dire, est infécond, qui ne permet pas au commandement, au Gouvernement lui-même, à la conduite de la guerre d'être suffisamment actifs, de prévoir immédiatement parce que d'une façon indépendante, impartiale et par là immédiate sur les théâtres d'opérations possibles ou éventuels les actions ou les réactions qui pourraient devenir immédiates.

Je me permets de le dire très franchement puisque nous sommes ici en comité secret. Je l'ai déjà dit d'ailleurs lorsque j'étais intervenu à la précédente séance du comité secret. Je suis persuadé, malgré tout, que si les opérations de Finlande n'ont peut-être pas été engagées avec la rapidité que certains d'entre nous désiraient, c'est en grande partie parce qu'à ce moment n'existait pas assez cet organisme. Pour ma part, j'admire au contraire la rapidité avec laquelle la réaction britan-

nique, la réaction alliée, je puis bien le dire, a été appliquée en Norvège. Ce sont là des exemples salutaires.

Je crois que M. Edouard Daladier avait raison le 8 février 1939.

Je me contente de demander, non pas en mon nom, mais au nom de la commission de l'armée tout entière et unanime sur cette question, qu'il applique de la façon la plus rapide un système qui permettra à notre commandement et à nos armées d'obtenir les résultats que nous attendons d'eux. A la vérité, il n'est pas de mesure plus facile à réaliser que celle-là. Nous l'attendons avec confiance du nouveau Gouvernement. (Applaudissements.)

Voix nombreuses. A demain matin !

**M. le président.** J'entends demander le renvoi à demain matin de la suite de la délibération. A cet égard, je dois toutefois au Sénat un renseignement.

Sur les six rapports que la commission de l'armée comptait nous apporter, nous en avons entendu cinq seulement. Demain, la commission de l'air compte en faire entendre sept et, enfin, la commission de la marine, un.

Au total donc, il nous reste à entendre huit communications après en avoir entendu cinq seulement.

Si le Sénat insiste pour que la suite de la délibération soit renvoyée à demain matin, il conviendrait, en vue de terminer le débat dans un délai aussi court que possible, que la séance s'ouvre de bonne heure.

Le Sénat accepterait-il neuf heures et demie ?

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de l'air.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Je crois pouvoir assurer qu'en ce qui concerne les rapports de la commission de l'air, ils seront brefs et substantiels, et que vers midi ou midi et quart, on pourra en avoir terminé.

**M. le président.** Nous sommes d'accord. Le Sénat paraît accepter que la délibération soit suspendue, et reprise demain à neuf heures et demie.

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

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt minutes, est reprise le mercredi 17 avril 1940, à neuf heures quarante minutes.)

**M. le président.** La séance est reprise.

Dans la suite des communications apportées au Sénat par la commission de l'armée, la parole est à M. J.-P. Rambaud pour son rapport sur les forces morales de la nation et de l'armée.

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Messieurs, dès le début des hostilités, l'attention de la commission de l'armée avait été attirée par certains de ses membres sur le nombre particulièrement important de propagandistes révolutionnaires, de communistes notoires, de suspects de toutes sortes qui paraissaient échapper à leurs obligations militaires.

La commission de l'armée, pour préciser les renseignements apportés à sa connaissance, donna sur ce point une mission spéciale aux membres de la sous-commission des effectifs.

Cette mission, approuvée par le président du conseil, M. le président Daladier, le 26 octobre 1939, avait pour objet d'exercer un contrôle sur l'affectation ou la non-affectation des hommes soumis aux obligations militaires ou qui pourraient y être soumis.

Les membres de la sous-commission visitèrent un certain nombre de bureaux de recrutement et, dès le 15 novembre, la commission de l'armée était mise par sa sous-commission des effectifs en présence de faits significatifs.

Dans de nombreux bureaux de recrutement, les mises en affectation spéciale, en affectation réservée ou sans affectation avaient joué d'une façon singulièrement favorable à des individus ayant, en temps de paix, manifesté publiquement et effectivement leurs opinions révolutionnaires.

Deux exemples étaient particulièrement démonstratifs. A Albi, 40 ouvriers dont la plupart étaient communistes notoires, se trouvaient placés en affectation spéciale à la verrerie ouvrière d'Albi. Or, cet établissement était fermé depuis le mois de juin 1939. Chose plus curieuse, les ouvriers ainsi mis en affectation spéciale demandaient à la mairie d'Albi l'inscription à la caisse de chômage.

Dans l'Ariège, sur douze individus inscrits au carnet B, dix étaient en affectation spéciale ou sans affectation, un était réformé — il vient d'être récupéré, bon pour le service armé — et le douzième était secrétaire du commandant du bureau de recrutement. (Mouvement.)

M. le président du conseil, mis au courant de ces faits, qui lui parurent d'une exceptionnelle gravité, chargea, le 20 novembre, les contrôleurs généraux de l'administration de l'armée, chefs de mission dans la zone de l'intérieur, de procéder à une enquête. Il s'agissait de savoir si, parmi les réservistes figurant sur les listes de propagande révolutionnaire, sur les carnets B et sur les listes de suspects de la sûreté nationale, il y avait un certain nombre d'individus classés avant la mobilisation comme affectés spéciaux, sans affectation ou en affectation réservée.

A la fin du mois de décembre, les rapports des contrôleurs généraux avaient révélé des faits tellement édifiants que le président du conseil décidait l'ouverture d'une information judiciaire en vue de rechercher notamment les vols, les trafics d'influence, les actes de nature à nuire à la défense nationale ou les agissements portant atteinte à la sûreté de l'Etat qui avaient pu être commis.

Dans une lettre du 28 décembre, adressée par le président Daladier au président de la commission de l'armée, le président du conseil n'hésitait pas à dire que « les constatations de l'enquête ne manquaient pas d'être troublantes, qu'il y avait lieu de penser qu'il y avait eu de nombreuses collusions entre les intéressés et les personnels d'exécution militaires ou civils des bureaux de recrutement ou des organes de mobilisation » et, annonçant l'ouverture d'une information judiciaire en raison de la gravité des faits portés à sa connaissance, il ajoutait : « elle permettrait de poursuivre et de châtier impitoyablement tous ceux qui se seraient rendus coupables d'actes portant atteinte aux intérêts de la défense nationale. »

Quels étaient les faits graves, troublants, révélateurs de criminelles collusions, qui avaient déterminé la décision de M. le président du conseil ?

Messieurs, tous les faits que je vais citer sont extraits rigoureusement des rapports des contrôleurs généraux. Ce sont des renseignements officiels donnés au chef du Gouvernement par de hauts fonctionnaires militaires dont la valeur professionnelle, la conscience et le sentiment du devoir sont unanimement connus et appréciés.

Ils ont été, au fur et à mesure de leur arrivée au cabinet du président du conseil, mis à la disposition de la commis-

sion de l'armée du Sénat. Celle-ci est heureuse de constater la loyauté et l'esprit de collaboration confiant dont M. le président Daladier a fait preuve à son égard ; et elle m'a chargé de lui dire à quel point elle lui en sait gré et combien elle le remercie. C'est une tâche agréable que je remplis avec plaisir.

Pour la région de Paris, le contrôleur général Signoret relève au cours d'un sondage 186 réservistes inscrits au carnet B. Sur ce nombre, 130 ne peuvent être retrouvés, échappant également aux recherches des bureaux de recrutement et de la gendarmerie ; 55 d'entre eux sont identifiés ; 18 seulement de ceux-ci sont affectés à des corps de troupe ou à des dépôts. En revanche, 27 sont en affectation spéciale, 10 sont sans affectation. Les uns et les autres appartiennent, pour une bonne part, à la première réserve.

Sur une liste de trente individus suspects, vingt-six sont présumés être soumis à des obligations militaires, ils restent introuvables. Sur les quatre restant, un est dans un dépôt, deux sont en affectation spéciale, un sans affectation.

Le contrôleur général Signoret signale la présence de militants communistes dangereux dans les chemins de fer, aux usines Citroën, à la manufacture d'armes de Saint-Denis, dans une société de matériel pour téléphones.

Des propagandistes ardents, des communistes dangereux, dont 21 et 28, sont bloqués par le ministère de l'air à la Société nationale aéronautique de Billancourt et à la C. A. P. R. A., à la Courneuve.

Sur tout le territoire les contrôleurs généraux font des constatations semblables.

Dans la Loire, sur 32 réservistes inscrits au carnet B, 21 sont en affectation spéciale ou sans affectation. Dans l'Allier, sur 75 réservistes suspects, 31 sont des affectés spéciaux ou bien sont munis du fascicule bleu. Dans la Haute-Savoie, 17 réservistes sont sur le carnet B, 6 seulement sont affectés régulièrement et vont au centre mobilisateur, 4 sont affectés spéciaux, 4 sans affectation, un en affectation réservée ; 2 sont restés introuvables.

Dans l'Isère, le carnet B compte 15 réservistes, 3 seulement sont affectés à un corps de troupes ; 6 sont affectés spéciaux, 2 sans affectation, 4 restent introuvables.

Dans la Drôme, sur 15 inscrits au carnet B, 6 sont régulièrement affectés, 3 sont affectés spéciaux ; 4 sans affectation ; 2 sont introuvables.

Dans les Bouches-du-Rhône, sur 555 suspects nommés par la préfecture, 147 seulement ont une affectation militaire, 115 sont en affectation spéciale, 2 sont des anarchistes libertaires dangereux et sont affectés aux ateliers de la Clotat, 18 sont sans affectation, 89 sont réformés, exemptés ou ajournés, 76 dégagés de toute obligation militaire.

Dans les Alpes-Maritimes, sur 104 inscrits au carnet B, on n'en peut identifier que 36. Sur 506 suspects on ne retrouve qu'une centaine d'individus.

« Les exemptés et les réformés, dit le contrôleur général Delambre, pullulent parmi eux, et le préfet des Alpes-Maritimes signale l'état apparent de bonne santé dans lequel se trouvent la plupart. » (Exclamations et rires.)

Cette remarque est faite d'ailleurs dans plusieurs départements, en particulier l'Ardèche, le Var, les Basses-Alpes.

Dans le Var, les vérifications sont presque impossibles. Sur une liste de suspects, fournie par la préfecture, comportant 924 noms, 31 identifications seulement ont pu être faites. (Nouvelles exclamations.)

Sur une deuxième liste de 61 noms, 6 individus ont été identifiés.



La poudrerie de Sorgues possède 20 communistes notoires, affectés spéciaux.

**M. Desjardins.** M. Sarraut était ministre de l'intérieur !

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Dans le Gard, sont 11 affectés, communistes militants, particulièrement agissants, employés à la S. N. C. F., parmi lesquels Pierre Fage, secrétaire du syndicat de Beaucaire, classe 1925.

A Alès, 35 suspects en affectation spéciale, dont 9 dans la première réserve. L'officier supérieur chargé de l'enquête signale que beaucoup ne sont pas techniciens et que d'autres sont rappelés dans des usines fermées.

Dans la XVIII<sup>e</sup> région, 43 réservistes inscrits au carnet B, examinés par le contrôleur général Goby au cours d'une enquête, 9 seulement servent dans une formation militaire.

A Rennes, à Saint-Brieuc, à Chartres, 20 p. 100 de ceux portés sur les listes des préfets, ont reçu des affectations spéciales.

Dans la XVII<sup>e</sup> région, sur 519 suspects indiqués par les préfets de la Haute-Garonne, de l'Ariège, du Gers et du Tarn-et-Garonne, 303 n'ont pu être rejoints. Sur les 214 réservistes identifiés, 68 seulement ont une affectation dans une formation militaire, 123 sont en affectation spéciale, 23 sans affectation.

Dans la XVI<sup>e</sup> région, le contrôleur général Delambre signale spécialement le cas du département du Tarn où, sur une liste de 296 suspects, 52 seulement sont affectés dans la zone des armées : 244 sont à l'intérieur.

Dans la III<sup>e</sup> région, parmi les réservistes inscrits au carnet B, 50 p. 100 sont en affectation spéciale parmi les suspects, 40 p. 100 seulement sont en affectation militaire.

Je m'excuse, mes chers collègues, d'avoir été obligé de vous faire cette longue et fastidieuse énumération... (Protestations.)

**M. Fiancette.** C'est très grave !

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** ... Elle m'a paru cependant nécessaire pour établir que, sur tout le territoire de la France, un nombre excessif d'inscrits au carnet B et de suspects sont devenus introuvables, et que, parmi ceux qui peuvent être identifiés, un tiers à peine est affecté à des corps de troupe.

Fait troublant, dit M. le président Daladier, dans sa lettre du 28 décembre. Manœuvre concertée, ajouterons-nous, en vue de certaines fins que nous examinerons tout à l'heure.

Les résultats ne se sont d'ailleurs pas fait attendre. Les enquêtes des contrôleurs généraux signalent des faits regrettables sur divers points du pays : avions endommagés à Châteauroux, moteurs sabotés au moyen de tampons de papier glissés dans des tuyauteries d'huile, de goupilles de bois remplaçant des goupilles métalliques, constitution de cellules communistes comme à la cartoucherie de Valence, agitation communiste au 8<sup>e</sup> bataillon de mitrailleurs à Veyras dans le département de l'Ain, activité révolutionnaire parmi les militaires du centre d'organisation automobile n° 6, à Pont-de-Claix, dans l'Isère.

A ces faits particuliers vient s'ajouter un élément d'ordre général, par conséquent plus redoutable, le freinage du travail dans les usines. (Marques d'approbation.)

Les incidents de Roanne, dont notre collègue M. Neyret pourra vous parler, sont typiques à cet égard.

Vous avez entendu le rapport de notre collègue M. Belmont sur nos fabrications de guerre encore si fâcheusement insuffisantes. Sans doute les causes de cette si-

tuation sont nombreuses, mais l'une d'entre elles, et non des moindres, n'est-elle pas due à la propagande de sous-production faite de bouche à oreille et au moyen de tracts par des individus si soigneusement affectés à nos usines de guerre ? (Nouvelle approbation.)

Un tract né dit-il pas : « Toute heure perdue pour le travail est une heure gagnée pour la révolution » ?

Quelques exemples vous montreront, messieurs, avec quel soin des indésirables ont été choisis, placés et maintenus dans des situations irrégulières au mépris des règlements et même d'ordres formels donnés.

« Le sort, dit le contrôleur général de la région de Paris, s'est montré plus que favorable au sieur Delanse, classe 1919, 3<sup>e</sup> bureau de recrutement de la Seine, qui, secrétaire du Secours rouge international et connu comme propagandiste très influent, est successivement placé dans les sans affectation le 30 septembre 1938, affecté à la manufacture d'armes de Levallois-Perret le 2 décembre 1938 et repris dans les sans affectation le 21 mars 1939. »

Le cas Aubry est plus particulièrement typique : 3<sup>e</sup> bureau de la Seine, signalé comme espion à la solde des Soviets, il passe de l'artillerie dans le génie, puis à la 24<sup>e</sup> section d'infirmiers. Il est nommé ensuite agent chimiste de 2<sup>e</sup> classe, puis de 1<sup>re</sup> classe dans le cadre de complément des poudres, condamné à quatre ans de prison pour espionnage. (Exclamations.)

Le 25 juillet 1935, il est rayé des contrôles de cette administration et redevient soldat de 2<sup>e</sup> classe. On le remet en position de sans affectation alors qu'il aurait dû être placé dans une section d'exclus !

Le 12 octobre, en pleine guerre 1939, Aubry est placé dans l'affectation spéciale au titre du laboratoire général d'essai industriel, 81, rue Falguière, à Paris.

Un sénateur. Il faut des sanctions !

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Mais, le 1<sup>er</sup> novembre, le 3<sup>e</sup> bureau de recrutement de la Seine recevait du général commandant la région de Paris une note impérative d'avoir à rayer Aubry de l'affectation spéciale, dès réception, et à établir d'urgence un fascicule de mobilisation correspondant à sa situation militaire. Aubry, qui est destiné à une section d'exclus, était encore, à la date du 15 décembre, sans affectation et, par suite, dans ses foyers.

**MM. Albert Peyronnet et Milan.** Il y a des responsabilités !

**M. J. - P. Rambaud, rapporteur.** Je me permets d'ajouter, messieurs, qu'à la date du 2 octobre, Aubry continuait à figurer dans les cadres de la Légion d'honneur. (Nouvelles exclamations.)

Dans une autre partie de son rapport — car ce sont uniquement des citations de rapports de contrôleurs généraux que je vous donne — le contrôleur général de la région de Paris signale le cas Oudinet, qui ne manque pas d'intérêt. Le réserviste Oudinet, recherché par le premier bureau de recrutement de la Seine, pour n'avoir pas rejoint une section d'exclus, a été trouvé porteur d'un fascicule de mobilisation modèle RS, affectation spéciale de quatre mois, délivré par le bureau central de la Seine le 16 octobre 1939. Cette mise en affectation spéciale a été prononcée irrégulièrement et contrairement à la défense inscrite à l'article 36 de l'instruction du 27 juillet 1937.

D'autre part, Oudinet signale l'intervention en sa faveur d'un nommé Barthe, directeur du groupement industriel de l'aéronautique, 76, avenue des Champs-Elysées, qui l'aurait avisé en octobre de

sa mise en affectation spéciale, puis l'aurait assuré qu'il était tout à fait en règle, après qu'il eût fait apposer par le service de l'air, sur les ordres d'appel du premier bureau de recrutement, lui enjoignant, les 10 novembre et 21 décembre 1939, de rejoindre sans délai, la mention : « En instance de maintien dans les ateliers O... », mention appuyée d'un cachet illisible.

Certains individus sont signalés comme ayant été trouvés porteurs de plusieurs fascicules de mobilisation. Tel est le cas du dénommé Bujen, inscrit au carnet B, détenteur d'un fascicule bleu « sans affectation », délivré par le bureau de recrutement de Lille, et d'un fascicule délivré par le bureau central de la Seine, en date du 6 octobre 1938, le classant dans l'affectation spéciale, au titre de la Société nationale de construction aéronautique de Courbevoie.

On a trouvé aux usines Caudron un fascicule bleu, provenant, semble-t-il, des papiers d'un nommé Lopez, arrêté pour distribution de tracts. Ce fascicule ne porte aucune indication du bénéficiaire, la date paraît avoir été effacée, la signature est illisible ; le timbre est celui du sixième bureau de la Seine.

Quelles sont les réflexions qu'inspirent aux contrôleurs généraux les constatations faites au cours de leurs enquêtes ?

« Si le hasard devait être seul invoqué, écrit l'un d'eux, il faudrait reconnaître qu'il marquerait une faveur bien constante à la catégorie d'individus considérée. »

« Les sondages effectués, lisons-nous dans un autre rapport, ont retrouvé des affectations prononcées en faveur d'individus dont la présence dans les usines et établissements travaillant pour la défense nationale est aussi peu désirable. »

« Il apparaît comme probable, écrit un autre contrôleur, que des complicités communistes ont favorisé l'affectation spéciale des suspects dans certaines usines travaillant pour la défense nationale. La proportion des inscrits au carnet B qui n'ont pu être retrouvés, écrit le directeur du contrôle, est si importante qu'on doit se demander si l'on n'a pas fait volontairement disparaître des fiches et soustrait ainsi les intéressés à toute vie militaire. »

**M. Jean Fabry.** C'est certain !

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Enfin, le 28 décembre 1939, le président du conseil, ministre de la défense nationale, écrit au président de la commission de l'armée dans les termes suivants :

« En ce qui concerne les réservistes figurant sur le carnet B ou sur les listes de suspects de la sûreté nationale, les constatations de l'enquête ne manquent pas d'être troublantes »

« Tout d'abord, la tenue très imparfaite des carnets B et des listes de suspects, documents établis par les autorités civiles — préfets — et sur lesquels figurent le plus souvent seuls les noms des intéressés sans mention de prénoms ni de domicile n'ont pas permis de retrouver l'attache militaire d'un nombre important de réservistes, rendant ainsi très difficile la marche de l'enquête. »

« C'est ainsi que, dans la région de Paris, la treizième région, la quinzième région, très riches au point de vue démographique, la position militaire des réservistes figurant sur les carnets B ou sur les listes de suspects n'a pu être déterminée que pour 40 p. 100 du total de ces réservistes. »

« Malgré ce faible pourcentage d'identification, il a été constaté que 60 p. 100 de réservistes identifiés avaient été placés dans l'une des trois positions : affectation spéciale, affectation réservée, sans affectation. »

tation. Pour les réservistes figurant sur le carnet B ou les listes de suspects, il y a donc lieu de penser qu'il y a eu de nombreuses collusions entre les intéressés et les personnels d'exécution militaires ou civils des bureaux de recrutement ou des organes de mobilisation ».

**M. François Milan.** Il faut les faire connaître !

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Cette lettre de M. le président Daladier pose la question définitive et dans toute son ampleur et sa cruelle vérité.

Soixante pour cent des inscrits au carnet B ou des suspects disparus, soustraits, comme le dit le directeur du contrôle, à toute vie militaire, soixante pour cent de ceux que l'on a pu identifier placés dans des affectations qui, tout en les mettant à l'abri des dangers du front, leur permettent une action de propagande particulièrement active et dangereuse, seulement quatorze pour cent des inscrits au carnet B ou des suspects placés en affectation militaire tandis que 86 p. 100 restent hors de l'armée !

Comme le dit M. le contrôleur général Signoret, on ne peut vraiment pas invoquer le hasard. Le hasard ferait trop bien les choses. Il y a un autre élément que le hasard pour expliquer une pareille situation. Les collusions signalées par M. le président Daladier ne sont pas des collusions fortuites. Réalisées aux quatre coins de la France, elles révèlent un plan dont le but était de maintenir sur tous les points où leur action pouvait s'exercer efficacement des propagandistes, des militants notoires de certaines idéologies, des indésirables de toute sorte, souvent des repris de justice auxquels on savait pouvoir demander n'importe quelle besogne.

**M. François Milan.** C'est l'Allemagne qui a fait cela !

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Nous n'ignorons pas que dans l'esprit des dirigeants du parti communiste et de leurs chefs de Moscou, la guerre doit être le prélude de la révolution. Pendant trois années, sur un mot d'ordre venu de Russie, nos communistes se sont dits patriotes, superpatriotes même.

Après avoir entravé par tous les moyens l'organisation militaire et le réarmement de la France, ils ont souhaité l'entraîner dans la guerre pour l'Espagne, pour la Tchécoslovaquie et ils furent, jusqu'à l'ouverture du conflit actuel, jusqu'à la proclamation du pacte germano-soviétique, parmi les plus ardents à se dresser contre la politique d'agression de l'Allemagne à l'égard de la Pologne. Pendant ce temps, ils avaient organisé derrière l'armée veillant à nos frontières une autre armée devant obéir à des ordres venus de l'étranger, destinée à miner le moral des civils puis celui des soldats, à diminuer le rendement de nos usines et finalement à supprimer, fut-ce au prix de coups de force, toute possibilité de résistance matérielle et morale à l'invasion et à la révolution. *(Très bien! Applaudissements.)*

**M. Maurice Fiancette.** Pourquoi les a-t-on laissés faire ?

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Cela constitue, messieurs, le complot contre la patrie le plus misérable ; la trahison la plus abjecte que l'on puisse concevoir.

Le président Daladier dit, dans sa lettre du 28 décembre : « Les coupables seront châtiés impitoyablement... » *(Exclamations.)*

**M. Aimé Berthod.** Les contrôleurs généraux les ont-ils recherchés ?

**M. Edouard Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.** Je vous en prie, messieurs. Je répondrai, quand mon tour sera venu, à toutes vos questions.

Sans moi, on ne les aurait jamais découverts.

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** La commission de l'armée approuve hautement cette déclaration. Elle ajoute qu'on doit châtier tous les coupables. Sans doute, il ne sera pas difficile de découvrir les comparses qui, dans les bureaux de recrutement, ont réservé le bénéfice d'affectations spéciales à des individus inscrits sur le carnet B et sur les listes de suspects.

Le contrôleur général Goby cite, dans son rapport, un adjudant-chef qui indiquait aux directeurs d'usines, à fins d'affectations spéciales, des communistes notoires. L'un d'eux, recommandé tout spécialement, était signalé sous la rubrique : « Encore une bonne recrue. » Il sortait de prison. Il y avait été envoyé pour propos défaitistes, excitations de militaires à la désobéissance et apologie du pacte germano-soviétique. Et le contrôleur général, caractérisant l'attitude de sous-officiers de certains bureaux de recrutement, dit : « Ils sont très sollicités et jouent un rôle sans rapport avec leur grade ! »

Evidemment, on retrouvera la plupart des coupables dénoncés par le président Daladier. Mais il faut chercher ailleurs les véritables responsables. Ce sont ceux qui, par leur propagande, leur influence, leurs promesses et quelquefois par la corruption ont détourné de leurs devoirs des employés subalternes qui, d'ailleurs, n'auraient certainement pas failli s'ils n'avaient pas été laissés livrés à eux-mêmes par des chefs trop souvent négligents. *(Mouvements divers.)*

Il faudra aussi rechercher les responsables de la mauvaise tenue des carnets B et des listes de suspects. Tous les contrôleurs généraux signalent dans leurs rapports que les carnets B et les listes de suspects sont établis d'une façon telle...

**M. René Hery.** Quelle est la différence entre les carnets B et les listes de suspects ?

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Le carnet B est établi par le ministère de l'intérieur tandis que la liste de suspects est une liste établie par la sûreté générale, d'accord avec les préfets.

**M. René Hery.** Je vous remercie, monsieur le rapporteur.

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Tous les contrôleurs généraux signalent dans leurs rapports que les carnets B et les listes de suspects sont établis d'une façon telle qu'un nombre énorme de ceux qui, cependant, auraient dû être placés constamment sous la surveillance de la gendarmerie de leur domicile restent introuvables.

**M. Henri Sellier.** Les membres du comité France-Allemagne ont-ils été inscrits au carnet B ? *(Mouvements.)*

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Je n'en sais rien. J'ignore leur personnalité. Il me suffisait simplement de savoir qu'ils y aient été inscrits.

Comment s'en étonner, lorsque, dans le cas de la liste des suspects des Bouches-du-Rhône, on retrouve cinquante fois le nom de Martin, avec un seul prénom.

Un contrôleur général, résumant l'opinion de tous ses collègues, écrit : « Il est étonnant de constater que le carnet B, document officiel, soit peut-être celui qui contient le plus d'obscurité. Ce ne sera peut-être pas — dit-il avec une certaine philosophie — un des moindres résultats de l'enquête que d'avoir attiré l'attention sur cette situation. »

Ces documents, dit M. le président Daladier, sont établis par les autorités civiles, les préfets entre parenthèses. *(Exclamations.)*

S'il est démontré que les préfets n'aient pas tenu à jour les listes des individus indésirables et dangereux et aient ainsi favorisé, suivant l'expression du directeur du contrôle, « un travail de désaffectation intérieure qui réclame des mesures immédiates en vue d'une répression efficace », aient littéralement saboté la sécurité nationale, on doit leur appliquer des sanctions très sévères. *(Très bien!)*

Mais est-il admissible, raisonnable, de penser que les préfets se soient, de leur propre mouvement, déterminés à négliger à ce point une de leurs missions essentielles : le maintien de l'ordre dans le pays en cas de mobilisation et en temps de guerre ? Il appartiendra au Gouvernement d'établir si un ordre formel leur a été donné ou s'ils ont été invités à moins de sévérité et de vigilance dans la recherche des suspects. Là aussi il y a des responsabilités, les vraies responsabilités à rechercher.

M. le président Daladier a pris un certain nombre de dispositions dont l'application, commencée depuis peu, n'a pas manqué de produire des effets salutaires. Dans la région de Paris, c'est plus de 1.000 affectations spéciales qui ont été rapportées.

**M. Edouard Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.** 2.750 exactement.

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Mon rapport est un peu en retard, en effet.

**M. Edouard Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.** Naturellement !

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Ils ont été renvoyés dans des compagnies de passage ou dans des dépôts. Partout, dans toute la France, on a procédé à une vaste épuration, au cours de laquelle quelques fautes, quelques erreurs ont pu être commises, mais qui, dans son ensemble, est méthodique et prudente. La commission de l'armée l'approuve entièrement. Elle regrette cependant de trouver dans les organes d'exécution et quelque fois plus haut une lenteur, un manque de coordination des efforts, une faiblesse vraiment inexplicables.

Un exemple. Le contrôleur général, chef de la mission des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> régions signale la protestation du préfet des Alpes-Maritimes auprès de l'état-major de la 15<sup>e</sup> région qui, saisi le 9 décembre 1939, d'une demande de radiation de leur affectation spéciale de quatre Italiens naturalisés Français, révolutionnaires dangereux, n'avait pas encore donné satisfaction le 19 janvier, malgré de pressants rappels. Il a fallu au contrôleur général quinze jours d'une action persévérante pour que la radiation fût prononcée, 54 jours après la demande du préfet. *(Mouvements.)*

Le contrôleur général conclut : « C'est à la subdivision de Marseille qu'il convient d'imputer la principale responsabilité du retard apporté à cette mesure. Toutefois, l'état-major de la 15<sup>e</sup> région, alerté par le préfet des Alpes-Maritimes, aurait dû suivre l'affaire de plus près. Il appartient au général commandant la région de prendre les sanctions nécessaires. Je me permettrai d'ajouter que peut-être le ministre de la défense nationale et de la guerre a aussi son mot à dire dans cette affaire. *(Interruptions.)*

Second exemple. Le contrôleur général Delalande écrit : « Une liste de 75 employés de la Société nationale des chemins de fer français affiliés au parti communiste, maintenus à leur poste, avait été adressée le 13 décembre 1939 par le préfet de Vaucluse au ministre de l'intérieur. Celui-ci

devait aviser son collègue des travaux publics à qui revenait le soin de décider si on pouvait ou non demander au général commandant la 15<sup>e</sup> région d'exécuter la radiation. Le 21 décembre, le ministre de l'intérieur avait réclamé un double de cette liste. Aucune décision n'avait été prise le 23 janvier 1940. Le préfet se proposait d'intervenir pour la provoquer. Il appartiendra aux ministres des travaux publics et de l'intérieur de se mettre d'accord sur les responsabilités. »

Un rapport du contrôleur général Goby, en date du 1<sup>er</sup> février, met en cause la présidence du conseil elle-même. « Le cas particulièrement suggestif, dit-il, du lieutenant de réserve Fay, militant communiste et mobilisé au début de la guerre à l'état-major du groupe de subdivision de Toulouse, a fait l'objet de rapports adressés, à la date du 10 novembre et du 18 décembre 1939, par le préfet du Rhône à M. le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre, sous le timbre du cabinet. A la date du 1<sup>er</sup> février, le contrôleur général ne signalait pas qu'une décision eût été prise.

« Le capitaine Philippe, retraité de l'infanterie coloniale, a été rappelé à l'activité dans un état-major du génie, à Saint-Ouen-l'Aumône. Il est marié à une Allemande, divorcée d'un propagandiste et agitateur communiste à Casablanca. Philippe et sa femme sont en relations avec cet individu. Mme Philippe va au moins une fois par an en Allemagne. Elle en rapporte de l'argent. Le capitaine Philippe depuis plusieurs années fait de la propagande communiste, assistant aux manifestations du parti et essayant de faire du recrutement parmi les sous-officiers du 42<sup>e</sup> bataillon de tirailleurs malgaches. Ceux-ci lui ont d'ailleurs administré une sévère correction en pleine rue. (Rires et exclamations.)

« Le capitaine Philippe a été condamné pour ivresse publique et notoire, après avoir été maintes fois ramassé par la police. Il a été l'objet d'une information judiciaire pour attentat aux mœurs. (Exclamations.) Le cas de ce singulier personnage a été signalé verbalement et par lettre à M. le secrétaire général du ministère de la guerre, et par téléphone au général commandant la région de Paris. Il y a plus de deux mois une enquête fut ouverte qui est venue confirmer les allégations apportées. Le capitaine Philippe est toujours à son poste à Saint-Ouen-l'Aumône.

**M. le comte de Leusse.** Je crois, messieurs, que cette question des officiers communistes est très importante. Nous sommes aujourd'hui en comité secret. Je puis donc dire des choses que je n'aurais jamais dites ici autrement. Vous n'ignorez pas, en effet, que dans ma région des pillages ont été pillés et mis dans un état épouvantable. J'habite à deux ou trois kilomètres de là et j'ai la certitude — je n'en ai malheureusement pas la preuve tangible — que ces pillages ont été faits par un très petit nombre d'individus qui étaient presque tous des officiers. Deux ont été pris, si j'ose dire, la main dans le sac : ils avaient emporté des objets comme des vêtements, des fourrures, de l'argenterie.

Pourquoi cela a-t-il été fait ?

La raison profonde est que ces gens-là ont voulu créer un malaise formidable dans le pays au moment où les évacués reviendraient. Et ce ne sont pas nos poilus qui ont pillé les maisons, mais des individus qui pour la plupart 90 p. 100 sont des communistes.

Vous avez, monsieur le ministre de la défense nationale, beaucoup fait contre cela; je vous en remercie, mais il faut

continuer à être vigilant et ne pas cesser d'avoir l'œil sur ces gens-là qui peuvent d'un moment à l'autre devenir extrêmement dangereux pour notre pays.

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** Ces quelques exemples pris parmi tant d'autres mettent en cause deux états-majors de région, deux ministères et le président du conseil même. Ils sont révélateurs, je ne veux pas dire de complicités, mais au moins d'un laisser-aller et d'une carence d'autorité que la commission de l'armée a cru bon de porter à la connaissance du Sénat.

Des sanctions administratives ont-elles été prises contre ces gens capables de négligence ou de fautes disciplinaires ? Nous n'en avons pas été informés, à part le fait qu'un commandant de recrutement, celui du bureau d'Angoulême, a été puni d'une peine disciplinaire.

**M. Babaud-Lacroze.** A tort ! Le commandant du bureau de recrutement d'Angoulême avait signalé en 1934 qu'il y avait dans son bureau une secrétaire, femme d'un chef de cellule communiste; il la fit partir, mais en 1936 est intervenu du ministère l'ordre de la reprendre. Il a dû la reprendre. Sa responsabilité est donc dégagee. (Exclamations.)

**M. René Hery.** On n'y comprend plus rien !

**M. James Hennessy.** J'ajoute que la désignation qu'on lui reproche n'a pas été faite par le commandant de recrutement, mais par le centre de mobilisation sur l'invitation de cette femme, sans passer par le commandant de recrutement.

**M. Babaud-Lacroze.** Et on l'a frappé !

**M. J.-B. Rambaud, rapporteur.** Un véritable complot contre la sûreté de l'Etat a été découvert par les enquêtes des contrôleurs généraux. Une information judiciaire a été ouverte en décembre. Quel en fut le résultat ?

Nous ne pouvons, sur ce point, vous donner aucun renseignement. L'énergie accrue que souhaitait pour la conduite de la guerre l'ordre du jour qui a clôturé le précédent comité secret du Sénat nous paraît devoir s'appliquer au premier chef à l'action de la justice. (Très bien ! très bien !)

M. le président du conseil disait récemment que ceux qui se mettraient en travers du grand effort national seraient broyés. Qu'il me permette de lui dire que le sentiment de la commission de l'armée se trouve parfaitement exprimé dans ce passage d'une lettre de son président au président Daladier :

« La promptitude des décisions à prendre en pareille matière est la condition première de leur efficacité (Très bien !) tant en ce qui concerne les mesures réglementaires à édicter que les sanctions à prononcer à l'égard des personnes responsables. »

**M. Josse.** De quelle date est cette lettre ?

**M. J.-P. Rambaud, rapporteur.** 28 décembre ! (Vifs applaudissements. — M. J.-P. Rambaud, en regagnant sa place, reçoit les félicitations de ses collègues.)

**M. le président.** Les communications faites au nom de la commission de l'armée sont achevées; nous passons aux communications de la commission de l'air.

La parole est à son président, M. Paul Bénazet.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Messieurs, sans relâche, votre commission de l'air se préoccupe de donner au pays l'instrument de combat capable de lui assurer, avec la maîtrise du ciel, la protection de son territoire. Ses réunions fréquentes lui ont permis de contrôler sans cesse l'état de notre armée de l'air et de signaler au Gouverne-

ment les observations suggérées à nos collègues par la comparaison attentive et permanente des besoins et des fabrications.

Répartis en sous-commissions, nos collègues ont poursuivi d'importantes enquêtes dans la zone de l'armée et dans celle de l'intérieur. Les renseignements qu'ils ont recueillis, les observations qu'elles appelaient ont, à la fin de chaque séance, fait l'objet d'un résumé régulièrement transmis par mes soins à M. le président du conseil et à M. le ministre de l'air. Souvent, ces observations — je le recon- nais bien volontiers — ont provoqué la réparation des erreurs qui avaient été signalées.

Les usines de la région parisienne ont été visitées, de nombreux établissements et formations de province ont fait l'objet, à plusieurs reprises, de missions de contrôle. Les rapporteurs ne manqueront pas de faire connaître au Sénat, dans quelques instants, les renseignements tirés de ces missions et les conclusions qui en découlent.

Sur le plan général, il m'appartient de vous faire connaître aussi fidèlement que possible la situation présente de notre aviation par rapport à l'aviation ennemie.

L'admirable moral des chefs, des soldats, des spécialistes de nos escadres mérite toute notre confiance. Les équipages accomplissent leur périlleux devoir avec une volonté, avec un cran admirable. Nous sommes tous convaincus que les jeunes pilotes que nous formons à l'heure présente; que nous devons former par milliers dans les écoles de l'armée de l'air seront dignes de leurs anciens. Mais les moyens matériels qui sont à la disposition de ce personnel d'élite sont malheureusement encore inférieurs, il faut bien le dire, en qualité et en quantité à ce que votre commission considère comme strictement nécessaire.

Le Sénat a droit à la vérité. Nous sommes ici pour la lui apporter. Je vais citer des chiffres, les chiffres de ces derniers jours.

Le programme de commandes d'avant guerre comprenait, pour l'aviation de chasse, 2.423 appareils divisés en trois types principaux: les Morane 406, les Bloch 151 et les Dewoitine 520. Sur ce total, 674 seulement étaient livrés à la déclaration de guerre, soit 35 p. 100 du programme.

En ce qui concerne l'aviation de reconnaissance, 2.651 appareils étaient prévus et divisés en 4 types principaux: le Potez 63, le Bréguet 69, le Bloch 175 et le Dewoitine 720. Sur ce total, 517 appareils existaient à la mobilisation, soit 20 p. 100 de ce qui était considéré comme utile.

Enfin, pour l'aviation de bombardement, 1.254 appareils avaient été commandés; des Liore 45 ou des Amiot 350. Je suis obligé de dire que pas un seul de ces appareils n'avait été livré en septembre 1939.

Dès la mobilisation cependant, le programme établi a été maintenu, puis il a été incorporé dans un plan beaucoup plus vaste, partant d'une production de 700 avions par mois, et devant atteindre le chiffre de 1.400 appareils répartis en 750 chasseurs, 440 triplaces de renseignement, 210 bombardiers.

Comment ce plan a-t-il été appliqué jusqu'à ce jour et quelles sont à l'heure actuelle les sorties d'appareils ?

Voici les chiffres: pendant les quatre mois compris entre l'entrée en guerre et la fin de 1939, il a été livré seulement 692 chasseurs, 289 triplaces et 62 bombardiers, soit une production moyenne de 260 avions par mois.

Depuis lors, les productions ont été les suivantes: 314 en janvier, 279 en février, enfin, au mois de mars, 352 avions. C'est, comme vous le voyez, après huit mois de guerre, la moitié seulement de ce qu'aurait dû être la production du début du plan des 1.400 avions mensuels que nous voulions. Il y a donc là, à notre avis, un retard considérable dans les fournitures de la production aéronautique, retard qui, j'en suis sûr, ne pourrait que s'accroître si on ne modifiait pas bientôt — et nous avons la conviction que ce sera le premier souci du Gouvernement — des méthodes surannées qui ont fait malheureusement leurs preuves contre nous. Ce retard, par malheur, ne peut pas être compensé comme nous l'espérons par les commandes passées aux Etats-Unis. Avant la mobilisation, elles comportaient un total de 785 cellules. A l'heure présente, ces cellules sont en cours de livraison. Je dois dire qu'elles donnent toute satisfaction.

Mais en 1939, en plein accord avec votre commission, le ministre de l'air M. Guy La Chambre envoya une nouvelle mission aux Etats-Unis. Le but de cette mission était de rechercher tous les appareils de bombardement et de chasse disponibles sur le marché américain. Cette mission passa des contrats pour 1.280 avions, dont 650 de chasse et 400 de bombardement. L'ensemble des commandes américaines se monte donc à un total de 2.065 avions, tous livrables, par stades successifs, avant décembre 1940.

A ce jour, la situation en matériel moderne aux armées est donc la suivante: chasse, 910; triplaces de renseignement, 354; bombardement, 124. Total: 1.088 appareils modernes.

Avant d'établir le parallèle dont je vous ai parlé et qu'il faut bien faire avec l'aviation ennemie, je voudrais vous dire comment se sont comportés ces appareils au combat.

Si nos avions de chasse se sont révélés un peu moins rapides que leurs adversaires, nous sommes sûrs que leur maniabilité est supérieure et qu'elle a permis, dans de nombreuses occasions, de surclasser nettement les appareils allemands.

Les avions de bombardement, tous de type trop ancien, ont pu, malgré cela, remplir, la nuit bien entendu, leurs missions de reconnaissance et de lancement de tracts.

Quant aux avions d'observation et de reconnaissance jusqu'à l'arrivée du Potez 63, ils ont dû restreindre leur activité à la zone immédiate de combat.

A la fin de mars, les pertes d'avions français abattus par l'ennemi se chiffrent par: 34 avions de renseignement, 3 avions de bombardement, 15 avions de chasse; soit, au total, 52.

De son côté, notre aviation avait abattu à cette date 35 avions de chasse, 15 avions de renseignement, soit au total 50 avions ennemis. Indiscutablement, la valeur de nos équipages, la qualité et la maniabilité de nos appareils permettent de tenir le coup contre les Allemands.

Mais il y a tout de même la question des effectifs à ce jour. Comme je l'ai dit, ils se chiffrent par 1.088 avions modernes en service aux armées.

La situation n'est pas aussi grave que ce chiffre pourrait la faire apparaître; car il faut ajouter à ce total quelque 200 avions que nos alliés ont actuellement en France, et nos appareils modernes de la zone de l'intérieur, dont le nombre est de l'ordre de 1.200. Nous aurons ainsi, pour l'ensemble de nos forces, un total de 2.500 appareils environ.

Voilà exactement, à l'heure actuelle, ce dont nous pouvons disposer sur le sol de France: 2.500 appareils modernes: 1.088 français aux armées, les autres à l'intérieur. Mais bientôt, nous n'en doutons pas, munis des appareillages voulus, des matériels nécessaires entreront en service et dans des conditions excellentes.

En regard, d'après les renseignements qui nous ont été fournis et que nous avons lieu de croire exacts, nos ennemis peuvent nous opposer quatre flottes aériennes, correspondant à un total de 5.000 avions environ.

De sorte que si nous totalisons les flottes aériennes modernes anglaise et française, nous arrivons à un ordre de grandeur sensiblement comparable. Mais devons-nous nous contenter des chiffres que je vous ai donnés et de cette situation qui est tout de même un provisoire équilibre, mais simplement un équilibre?

Nous pensons, à la commission de l'air, que nous devons rechercher la prééminence dans ce domaine. Comment donc faire face:

1° A l'augmentation des groupes aériens prévue dans le plan du grand quartier général;

2° Aux consommations de la guerre qui, si elle s'intensifie, deviendront évidemment infiniment supérieures à ce qu'elles sont aujourd'hui;

3° Aux interventions éventuelles sur d'autres théâtres d'opérations?

En ce qui concerne la qualité du matériel, votre commission vous demande de retenir trois observations principales.

Pour les avions de chasse, nous serons exposés à brève échéance à un dangereux surclassement si nous ne parvenons pas à sortir des appareils équipés de moteurs puissants et pouvant atteindre 600 kilomètres à l'heure.

En ce qui concerne le bombardement, notre insuffisance en qualité et en quantité nous a déjà contraints à faire appel aux avions américains surtout pour la célérité des constructions. Nous entendons que cette situation s'améliore rapidement et que, notamment, des sorties d'appareils modernes français puissent enfin se réaliser.

A ce sujet, nous avons des espérances qui, je pense, se réaliseront. La dernière mise en service du Bloch 174 a été véritablement excellente.

Nous sommes en comité secret. Je vous parle ici sur le ton d'une commission.

L'autre jour, j'ai reçu la visite de colonels qui me déclaraient que le 174 Bloch qui vient d'être livré aux armées avait obtenu déjà un succès remarquable contre les Allemands. L'un de ces appareils, attaqué par deux Messerschmidt de la dernière perfection en est devenu immédiatement maître et les pilotes conduisant l'appareil français ont déclaré qu'indiscutablement notre supériorité a été éclatante. Les Allemands ont été obligés de rebrousser chemin.

Je crois donc que nous pouvons demander au ministre de l'air, au ministre de l'armement et au sous-secrétaire d'Etat des fabrications de l'air de faire tout pour que, le plus rapidement possible, sorte un appareil qui vient de faire ses preuves au combat.

**M. Henri Laudier.** Bloch a donné assez d'autres appareils qui étaient mauvais. Il a donné les cercueils volants, il ne faut pas l'oublier.

**M. Paul Bénazet, président et rapporteur de la commission de l'air.** Nous le savons, mon cher collègue, et la commission de l'air l'a dit elle-même. Mais enfin, il s'agissait du Bloch 131 qui correspon-

dit, reconnaissons-le, à un programme très ancien.

Pour la reconnaissance, nous devons faire le plus sérieux effort. L'insuffisance des appareils d'observation s'est révélée d'une façon dramatique au début des hostilités. Aussi l'envoi d'appareils modernes dans les formations de l'avant, envoi qui ne fait que commencer, devra-t-il être accéléré dans toute la mesure possible.

Maintenant que j'ai fait devant vous état de la situation objective exacte de l'aviation française pendant la guerre, nous avons à aborder un sujet de la plus haute importance; celui des moteurs. Ici, la cadence de sortie est encore moins élevée que pour les avions.

Nous devons déplorer, nous le disons nettement, une crise de quantité, de qualité et de puissance. En somme, vous apercevez que, dans tous les domaines, nous avons à demander un effort supplémentaire. Je reconnais, et la commission avec moi, que, depuis ces derniers mois, vraiment un effort appréciable et important, qui a donné les résultats que vous voyez, a été accompli au ministère de l'air par le précédent ministre. Je suis, comme vous le savez, toujours fort loyal avec ceux qui, au Gouvernement, travaillent en collaboration étroite avec nous pour améliorer la situation de la France en guerre.

Eh bien! je dois reconnaître que si, au début, nous avons été quelquefois, à la commission, assez rudes devant le nouveau ministre de l'air, il a toujours écouté avec beaucoup de soin les conseils que nous lui donnions, et certainement la situation s'est améliorée. M. Laurent Eynac qui était, à ce moment, le rapporteur le plus distingué de la commission, que nous avons le plaisir de voir aujourd'hui au banc du Gouvernement parce qu'il y apportera les méthodes de la commission et la certitude que nous avons tous qu'il faut faire un effort énorme pour rattraper le temps perdu, M. Laurent Eynac, dis-je, a été le premier à rendre hommage sur ce point à son prédécesseur.

Maintenant que constatons-nous? Ce sont surtout de très mauvaises habitudes administratives. On a conservé de détestables méthodes anciennes. On a juxtaposé et superposé les organismes parasitaires, les commissions aux sous-commissions, les comités aux sous-comités. En fait, on a bavardé, on a parlé, presque jamais sans résoudre en temps utile la question qui était soumise au Gouvernement. Lorsque toutes les signatures réglementaires, toutes les formalités avaient été remplies, je vous assure que ce n'est pas quelques semaines, ainsi qu'on le disait hier, qu'il faut craindre de voir perdues, mais ce sont des mois.

J'ai constaté avec la plus grande stupeur qu'à cause de l'enchevêtrement des services et de la nécessité — mais où est-elle? Nous ne l'apercevons pas! — de demander toutes les signatures qui étaient prévues dans le temps de paix à des organismes parasitaires, il faut un mois au minimum pour que la résolution prise au conseil des ministres soit suivie d'un commencement d'effet. Et lorsqu'il s'agit de mettre en coordination non pas seulement les services d'un ministère mais les services de trois, quatre ou cinq ministères, ce qui arrive très souvent, la question n'est jamais résolue, parce qu'il faut, dans ce cas, six ou sept mois pour obtenir une signature définitive. Et lorsqu'on l'a obtenue, la question a changé de face; on se trouve devant un problème nouveau. Alors; on recommence tout. C'est le grand

vice de nos méthodes. C'est ce qui a fait que nous n'avons pas eu la D. C. A.

Lorsque, en 1937, j'ai été si fortement alarmé, vous vous en souvenez, par l'état général de la défense nationale, savez-vous ce qui m'a surtout donné le sentiment qu'il fallait que les trois commissions de la défense nationale se réunissent au plus tôt pour dire au Gouvernement ce qui nous inquiétait, c'était l'état de la D.C.A. Je me vois encore à Marseille avec le général Gamelin, lui demandant de visiter les batteries de D.C.A. On n'en apercevait pas. Et je lui disais: « Comment défendriez-vous des villes comme Marseille, comme Paris? Vous n'avez pas d'avions modernes. Vous n'avez pas de D.C.A. Vous n'avez pas construit les abris souterrains que, depuis 1934, nous n'avons jamais cessé ici de demander. » Alors ce pays est exposé au péril aérien; et il n'y a rien de plus grave. Ce péril aérien a été sous-estimé par les états-majors généraux des armées de terre qui n'y croyaient pas. (Très bien!) On n'y croit pas encore bien souvent. On est toujours persuadé — et c'est ici que je fais allusion à ce que disait hier notre ami M. Rébel — que la victoire s'obtient sur la terre et par les méthodes d'autrefois. C'est possible et je suis convaincu qu'en effet il faut s'emparer du sol.

Mais, si l'ennemi s'empare du ciel de France et, avec des moyens très modernes, fait en France ce qu'il a fait en Pologne? Car l'exemple est sous les yeux de tous. Vous ne pouvez plus dire que vous ignorez maintenant ce que peut faire une aviation agissante, puisque vous avez l'exemple de ce qui s'est passé depuis le début de la guerre. Guerre qui a éclaté, d'ailleurs, non pas, — comme on le croit communément en France — le 2 septembre 1939 — ce qui est une erreur capitale — mais le 7 mars 1936. Un pays ne s'en est jamais douté: c'est la France. (Vifs applaudissements.)

Aldes, le 7 mars 1936, furent violés devant nous les articles si précis et si graves du traité de Versailles, articles sans aucune espèce d'ambiguïté aux textes clairs et formels qui ne prétent à aucune interprétation et que je vais vous lire, car ils sont au cœur du débat. Il est absolument nécessaire, pour la propagande que nous devons faire en France et à l'étranger, d'établir que ce n'est pas nous qui avons déclaré la guerre. L'Allemagne, d'ailleurs, n'y a pas répondu; elle n'avait pas de réponse étant en guerre avec nous depuis 1936, sans discussion possible.

Voilà donc les articles 42 et 44 du traité de Versailles, expressément confirmés par les accords de Locarno: « Toutes mesures et fortifications militaires sur la rive gauche du Rhin, etc... » L'article 44 spécifie qu'au cas où l'Allemagne contreviendrait à cette stipulation, elle serait considérée comme commettant un acte de guerre vis-à-vis des puissances signataires du traité et comme cherchant à troubler la paix du monde. »

On vient nous dire: Nous n'avons pas osé mobiliser les forces de la France parce que nous craignons que l'Angleterre ne se révoltât. Si, à ce moment, nous avions eu l'attitude simplement énergique que commandaient les circonstances, c'est nous qui étions obligés de défendre, avec notre signature, la signature de l'Angleterre. Il y a mieux même. Si, à ce moment, nous avions fait le moindre geste, aucun des revers que nous avons déplorés depuis ne se seraient produits. Je les énumère rapidement dans cette parenthèse indispensable: premier revers, démantèlement de notre frontière du nord, car, lorsqu'elle vit que nous ne défendions pas les

traités de Versailles et de Locarno, la Belgique décida de rompre avec nous. (Applaudissements à droite et au centre.) C'est ainsi que nous avons dû entamer immédiatement des travaux très coûteux et très nouveaux pour défendre notre frontière du nord. Puis, ce fut la série des revers que vous connaissez tous: l'Anschluss, la Tchécoslovaquie. Enfin, l'on s'est réveillé à l'invasion de la Pologne.

Il faut que nous sachions maintenant que nous sommes en guerre et que nous faisons à l'intérieur et à l'extérieur ce qu'il faut pour gagner cette guerre.

M. Josse. Il y a eu des sanctions contre l'Italie et pas contre l'Allemagne!

M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air. Nous sommes en train de lui infliger un certain nombre de sanctions.

Ce sujet est très actuel, parce qu'il est intimement mêlé à ce que viennent de vous dire les différents rapporteurs de la commission de l'armée dont j'ai suivi passionnément les développements.

Il n'y a pas que la guerre aérienne à laquelle nous devons penser. Cette propagande dont parlait tout à l'heure M. Rambaud s'exerce dans toutes les usines, à plus forte raison dans celles qui travaillent pour l'aviation. Je me tourne vers le Gouvernement, et je sais que je serai écouté parce qu'il ne peut pas penser autrement que nous, pour lui dire: « C'est là qu'est le mal. »

Nous sommes entre nous et je puis vous dire que j'ai reçu, il y a trois jours, la visite spontanée de contremaîtres d'une usine travaillant pour l'aviation. Ils m'ont dit: « Va-t-on finir par nous protéger? Nous voulons travailler. Nous sommes menacés gravement si nous faisons plus qu'on nous demande de faire. » (Mouvements.)

Quant aux sabotages, aux malfaçons, ils m'en ont donné des exemples frappants. En voici un que je livre à M. le ministre de l'armement.

J'ai pris des notes. J'ai dit à ces braves gens: « Ecoutez! je vous en prie, laissez-moi prendre des notes. » Ce sont des notes informes, mais elles ont le mérite de la sincérité totale. Voici ce qui m'a été dit sur cette usine, qui emploie de 3.500 à 4.000 ouvriers:

« Désordre, aucun rendement, mauvaise organisation des ateliers. Beaucoup de pièces sabotées et loupées. Un vilebrequin d'une valeur de 30.000 francs est commencé avec un mauvais acier non contrôlé. En cours d'exécution, le chef d'équipe signale que l'acier est mauvais, on continue le travail et on rebute la pièce dès qu'elle est finie. On ne contrôle qu'à ce moment.

« On a acheté des machines-outils; 425 machines capables de faire en quelques minutes ce qu'on faisait en trois et quatre heures, mais on n'en tire pas le rendement prévu. Des agents prennent ces machines, ils y vont avec tout leur cœur, mais ils s'en vont en permission pendant trois jours, et quand ils reviennent, tout est chamboulé. Aucun plan pour placer méthodiquement les machines. On monte quelque chose, on vous la fait démonter. D'où vient le désordre? Il est à la tête, il se répercute sur les ouvriers. »

Je dis les choses telles que ces ouvriers me les ont dites. Ce sont des hommes que nous devons défendre et protéger parce qu'ils ont le sentiment national et notre devoir est de leur faire sentir qu'ils peuvent être assurés d'avoir le grand soutien du Gouvernement et de la Haute Assemblée. (Applaudissements.) Des exemples multiples m'ont été donnés. Je vous les

apporterai, monsieur le ministre de l'armement.

M. Dautry, ministre de l'armement. Je crois que vous citez l'exemple d'une usine d'aviation? J'ai bien assez de me défendre moi-même. Je passe vos critiques à M. Laurent-Eynac. (Sourires.)

M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air. Je m'adresse donc à M. Laurent-Eynac.

M. Henri Laudier. Le mal n'en existe pas moins.

M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air. Je m'adresse au Gouvernement pour lui demander de protéger les ouvriers, de mettre fin au désordre et de surveiller.

M. Milan. Il n'y a qu'un Gouvernement, il n'y a pas de ministres.

M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air. Vous avez remarqué ce qui vient de se passer ces jours-ci. En Norvège, des fantassins allemands et un personnel nombreux ainsi que des canons sont arrivés par la voie des airs. Leur ravitaillement est également assuré par l'aviation. Je demande de la façon la plus pressante qu'on se souvienne de ce qui vient de se passer et que l'on mette à tous les postes de commandement des hommes sûrs, munis d'instructions qu'ils ne pourront pas transgresser parce qu'on ne sait jamais ce que demain peut nous réserver. Si la guerre se déroule avec la violence que Göring a clairement annoncée — je sais bien que souvent il a annoncé des choses que les Allemands ne pouvaient pas faire — mais, enfin, ces jours derniers, Göring a dit: « Je me retournerai un jour contre la France et elle connaîtra le sort de la Pologne. »

Nous ne voulons pas connaître le sort de la Pologne et nous ne le connaissons pas: 1° parce que nous sommes Français; 2° parce qu'il faut que le Gouvernement prenne en main cette question de notre sécurité intérieure comme il a déjà celle de la sécurité extérieure.

Que faut-il faire? Il faut d'abord réformer des méthodes administratives qui ne valent plus rien, il faut montrer de l'autorité, il faut savoir commander.

J'ai terminé, messieurs, mais permettez-moi encore de vous citer un exemple personnel. A la fin de l'autre guerre, où je me trouvais être rapporteur général du budget de la guerre, Clemenceau, qui venait d'arriver au pouvoir, me téléphona — ce n'est pas moi qui avais demandé à lui parler — pour me dire: « Tous les deux jours, vous entendez, je veux vous voir au moins un quart d'heure. Je veux être en relations étroites avec vos commissions qui tâtent le pouls du pays. » J'ai vu, en effet, Clemenceau agir devant moi. « Sur un point quelconque, on me dit ceci? » Et moi de répondre: « Il faut réunir une commission. — Non, pas de commission! fait Clemenceau. Je nommerai un tel, qui agira sous sa responsabilité personnelle. » (Vifs applaudissements.) Et à ce personnage il déclare: « Vous êtes personnellement responsable de l'accomplissement de l'ordre que je vous donne. » Si l'homme ne réussissait pas, le Tigre apparaissait avec sa grande patte magnifique et prenait les sanctions nécessaires.

Je crois, messieurs, qu'il n'y a pas d'autre manière de gouverner. Il faut que chaque ministre — j'ai à peine besoin de le rappeler — ait la poigne nécessaire, il faut que le chef du gouvernement avec le président Daladier, avec M. Laurent-Eynac, avec M. Dautry, et tous les hommes éminents qui l'entourent, nous donne l'assurance que tout cela va changer et qu'alors la machine tournera rond

et pourra jouer son rôle dans les meilleures conditions possibles. (*Vifs applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Delthil pour une communication sur la coordination des rapports entre les ministères de la défense nationale.

**M. Delthil, rapporteur.** Messieurs, depuis le commencement de ce débat j'entends lire des chiffres. C'est très joli, les chiffres, mais quelquefois rien n'est plus faux : il faut leur donner une interprétation ; il faut les examiner et voir ce qu'ils veulent dire.

Mon intervention aurait dû se placer beaucoup plus tard parce qu'elle suppose la connaissance par vous des faits nombreux qui doivent vous être exposés par les rapporteurs qui me suivront à cette tribune.

Quelle est la situation de l'aviation ?

Oui, c'est entendu : on peut vous faire bondir en vous citant certains faits. Moi, je suis blâsé car j'ai été en 1925 président de la commission des marchés et spéculations de la Chambre des Députés, et depuis cette époque c'est toujours ou à peu près la même chose.

**M. Desjardins.** C'est la République qui veut cela ! (*Rires.*)

**M. Delthil, rapporteur.** C'est la République ? Et les autres régimes alors ?

Messieurs, je vous fais juge de l'impartialité du débat. Il avait été entendu que nous devions rester au-dessus des questions politiques, n'ayant qu'une chose en vue : l'intérêt de la France. Vous avez répondu : Ce n'est pas brillant pour vous (*Applaudissements à gauche*), mon cher collègue.

Mais je continue.

Messieurs, depuis si longtemps, les mêmes faits se reproduisent. Depuis les contrats extraordinaires passés lors de la liquidation des stocks de l'aviation jusqu'à ce qui se passe de nos jours, c'est à peu près la même chose. Pourquoi ? C'est ce qu'il faudra dire. Mais avant tout il faut être juste, car les choses sortent, elles filent même en comité secret. Nous ne voulons pas d'opération politique, mes amis et moi, la commission de l'air n'en veut pas.

Dire que nous avons ce que nous devons avoir, non, non. Mais dire que nous n'avons rien serait un crime, car ce n'est pas vrai, nous avons quelque chose. (*Très bien ! Très bien !*)

**M. Desjardins.** Le front populaire n'y est pour rien ! (*Vives protestations à gauche.*)

**M. Delthil, rapporteur.** Voulez-vous, messieurs, que nous parlions un peu sérieusement, car j'estime que nous ne le faisons pas en ce moment. (*Parlez !*)

Donc, messieurs, ce qu'il faut avant tout, c'est connaître les causes de la situation de l'aviation.

**M. Desjardins.** Je l'ai dit. Le Front populaire ! (*Nouvelles protestations à gauche.*)

**M. Delthil, rapporteur.** Vous me permettez, messieurs, d'être profondément attristé de ces interventions ; je ne sais pas si j'ai une âme jacobine, mais j'ai toujours fait passer la patrie avant tout ! (*Très bien ! très bien !*)

Quelles sont les causes ?

Il est évident, incontestable, que la nation ne croyait pas à la guerre. Il faut le dire, parce que c'est une des causes primordiales ; on ne croyait pas à la guerre.

**M. Josse.** Il y en avait qui y croyaient.

**M. Delthil, rapporteur.** La nation ne croyait pas à la guerre. Nous n'aurions pas vu les campagnes que nous avons eues,

responsable devant les Chambres. Voilà la vérité !

Et puis, il y a nos ministères. Quand un ministre est à la guerre, aux finances, à la marine, il est à la tête d'une vieille organisation. Mon cher ami, monsieur le ministre de la marine, vous savez quelle amitié j'ai pour vous ; mais enfin, si vous veniez à disparaître pendant deux ou trois mois, le ministère marcherait quand même ! (*Rires.*)

Si je m'exprime ainsi, ce n'est pas pour contester vos mérites, mais pour bien faire comprendre la situation. Vous avez, monsieur le ministre de l'air, une tâche particulièrement difficile à remplir, parce que vous n'avez pas le bonheur de trouver dans votre ministère l'organisation dont disposent vos collègues des finances, de la marine et de la guerre. Et puis vous travaillez sur un devenir continu ; tandis qu'à la marine et à la guerre on procède sans à-coup, vous, vous avez à faire face à des à-coups extraordinaires.

Voilà une cause d'insuffisance. Il faut y remédier, mais non pas de la façon dont on peut s'y prendre maintenant. Nous avons vu, la semaine dernière, à la commission des finances, le cas d'un autre ministère. Nous sommes dans la période de création des comités, des commissions. Comités, commissions, je le veux bien, cela vous regarde, messieurs les ministères. Consultez qui vous voudrez, comme vous voudrez, c'est votre droit, c'est votre devoir ; mais pour commander, non, non et non ! (*Très bien !*) Le ministre, le ministre seul doit commander, parce que le ministre est seul responsable.

**M. Desjardins.** Oh ! oh !

**M. Delthil, rapporteur.** Messieurs, voilà une première cause ; il y en a une seconde. Nous avons parlé des utilisateurs. Il faut maintenant parler des constructeurs. Les constructeurs, il y a longtemps que je les connais. Je connais les moyens employés, je connais les campagnes de presse, je connais les campagnes faites partout et même auprès de nos aviateurs. Cela existe depuis très longtemps et on a cherché à remédier à cet inconvénient. Je ne veux pas employer de mot excessif. Même dans les ministères et dans les ateliers, on émettait sur la façon de travailler de certains constructeurs vis-à-vis de certains fonctionnaires des opinions qui étaient certainement fausses, mais auxquelles il y avait tout de même lieu de prêter attention.

Alors s'est produit un fait nouveau. On s'est dit qu'il fallait trouver quelque chose pour sortir de cette situation et, comme toujours en France, on a pris moitié d'une théorie et moitié de l'autre. Nous n'avons pas voulu faire l'étatisation ; nous n'avons pas voulu non plus laisser faire la liberté absolue et nous avons créé les usines nationalisées, les grandes sociétés nationalisées.

De quoi nous sommes-nous aperçus ? Mon ami M. Laudier vous en parlera tout à l'heure. J'aurais préféré qu'il en parlât avant moi. Nous nous sommes aperçus que la même pratique continuait : la lutte pour les contrats était la même.

Je me souviens d'un jour où, arrivant à Villacoublay, nous avons vu un soldat, baïonnette au canon, montant la garde devant un Curtiss qui venait d'arriver. On avait fait des essais. Au premier essai, au lieu de mettre de l'essence dans l'avion, on avait mis de la lavure d'avion, avec beaucoup d'eau. Ce n'est pas M. le ministre actuel qui me contredira et ce n'est pas par hasard que cela s'est produit. C'est partout la même chose : les luttes continuent. Nous sommes couverts de journaux. Il y a des campagnes de presse. Allez partout : chaque constructeur a ses

Et c'est ainsi qu'à un moment donné vous n'avez rien eu. Et cela continue. Evidemment, l'état-major a raison de dire : « La mitrailleuse placée de telle façon ne va pas ». Il a raison de dire : « Tâchez d'avoir un avion de 600 ».

Mais comme, pour avoir cet avion, il faut, même en temps de guerre, de nouvelles années pour mettre une chaîne en mouvement, vous arriverez à ne rien avoir.

Il ne faut pas compter simplement sur l'Amérique, parce qu'il faut payer. J'ai des chiffres. Moi aussi, je pourrais vous en couvrir ; ce n'est pas difficile. Acheter en Amérique vous coûte deux fois plus cher que si vous faisiez travailler en France, parce que, en France, vous travaillez avec de l'argent français, tandis qu'en Amérique, il faut payer en or. Par conséquent, il faut produire chez nous.

Même dans ce moment de pénurie où nous sommes — en comité secret on peut parler librement — l'autre jour encore, à la commission des finances, pour les Curtiss nouveaux, on a été obligé de dire : Non, non ! S'il en manque au front, que les nouveaux soient fabriqués d'une autre façon, mais nous ne voulons pas laisser passer ceux-ci !

Voilà l'état d'esprit de l'état-major, certain, incontestable ; je ne peux pas le blâmer, mais il est dangereux. Mais une chose compte, c'est notre doctrine républicaine : au-dessus de tout est placé le ministre, et au-dessus du ministre, c'est le Gouverne-

ment, responsable devant les Chambres. Voilà la vérité !

Et puis, il y a nos ministères. Quand un ministre est à la guerre, aux finances, à la marine, il est à la tête d'une vieille organisation. Mon cher ami, monsieur le ministre de la marine, vous savez quelle amitié j'ai pour vous ; mais enfin, si vous veniez à disparaître pendant deux ou trois mois, le ministère marcherait quand même ! (*Rires.*)

Si je m'exprime ainsi, ce n'est pas pour contester vos mérites, mais pour bien faire comprendre la situation.

Vous avez, monsieur le ministre de l'air, une tâche particulièrement difficile à remplir, parce que vous n'avez pas le bonheur de trouver dans votre ministère l'organisation dont disposent vos collègues des finances, de la marine et de la guerre. Et puis vous travaillez sur un devenir continu ; tandis qu'à la marine et à la guerre on procède sans à-coup, vous, vous avez à faire face à des à-coups extraordinaires.

Voilà une cause d'insuffisance. Il faut y remédier, mais non pas de la façon dont on peut s'y prendre maintenant.

Nous avons vu, la semaine dernière, à la commission des finances, le cas d'un autre ministère. Nous sommes dans la période de création des comités, des commissions. Comités, commissions, je le veux bien, cela vous regarde, messieurs les ministères. Consultez qui vous voudrez, comme vous voudrez, c'est votre droit, c'est votre devoir ; mais pour commander, non, non et non ! (*Très bien !*) Le ministre, le ministre seul doit commander, parce que le ministre est seul responsable.

**M. Desjardins.** Oh ! oh !

**M. Delthil, rapporteur.** Messieurs, voilà une première cause ; il y en a une seconde. Nous avons parlé des utilisateurs. Il faut maintenant parler des constructeurs. Les constructeurs, il y a longtemps que je les connais. Je connais les moyens employés, je connais les campagnes de presse, je connais les campagnes faites partout et même auprès de nos aviateurs. Cela existe depuis très longtemps et on a cherché à remédier à cet inconvénient. Je ne veux pas employer de mot excessif. Même dans les ministères et dans les ateliers, on émettait sur la façon de travailler de certains constructeurs vis-à-vis de certains fonctionnaires des opinions qui étaient certainement fausses, mais auxquelles il y avait tout de même lieu de prêter attention.

Alors s'est produit un fait nouveau. On s'est dit qu'il fallait trouver quelque chose pour sortir de cette situation et, comme toujours en France, on a pris moitié d'une théorie et moitié de l'autre. Nous n'avons pas voulu faire l'étatisation ; nous n'avons pas voulu non plus laisser faire la liberté absolue et nous avons créé les usines nationalisées, les grandes sociétés nationalisées.

De quoi nous sommes-nous aperçus ? Mon ami M. Laudier vous en parlera tout à l'heure. J'aurais préféré qu'il en parlât avant moi. Nous nous sommes aperçus que la même pratique continuait : la lutte pour les contrats était la même.

Je me souviens d'un jour où, arrivant à Villacoublay, nous avons vu un soldat, baïonnette au canon, montant la garde devant un Curtiss qui venait d'arriver. On avait fait des essais. Au premier essai, au lieu de mettre de l'essence dans l'avion, on avait mis de la lavure d'avion, avec beaucoup d'eau. Ce n'est pas M. le ministre actuel qui me contredira et ce n'est pas par hasard que cela s'est produit. C'est partout la même chose : les luttes continuent. Nous sommes couverts de journaux. Il y a des campagnes de presse. Allez partout : chaque constructeur a ses

Il y a maintenant autre chose : la licence. Mon ami M. Laudier vous parlera de la splendeur de la licence avec une énergie beaucoup plus grande que je ne le ferais moi-même.

Je vous recommande aussi la lecture des contrats, monsieur le ministre des finances, si vous avez le temps. Vous y trouverez des choses inouïes : des directeurs qui ont traité avec eux-mêmes par exemple. C'est la gloire de votre prédécesseur d'avoir remercié, après deux ou trois faits de cette nature, ces directeurs de sociétés nationalisées qui traitent avec eux-mêmes comme simples industriels.

Je vous recommande aussi la lecture de vos contrats avec vos directeurs pour les sous-traitants. Il y a là des choses admirables.

Vous êtes continuellement gêné par cela. Là aussi, il faudra rapidement porter le fer et ne pas aller de commission en commission, de comité en comité. Vous connaissez, monsieur le ministre, admirablement la question.

Nous avons été et nous sommes encore unanimes, à la commission de l'air — et je suppose que ce n'est pas parce que vous êtes passé sur le banc ministériel que vous avez abandonné vos idées. Cela, nous ne vous le pardonnerions jamais !

Ce n'est pas le sujet absolu de mon intervention ; et j'en arrive à la dernière question, brûlante et terrible. C'est celle du défaut complet d'unité et de coordination.

Voulez-vous que je vous cite un fait, après M. le ministre de l'armement qui, ce jour-là, m'a rempli d'admiration et en même temps de terreur sur ses conceptions. Savez-vous ce que c'est qu'un avion ? Jadis, c'était le ministre de l'air qui faisait l'avion ; sauf pour la partie de l'armement qui appartenait au ministre de la guerre. Actuellement, savez-vous comment cela se passe. Autrefois, c'était déjà beaucoup ! Mais aujourd'hui ? Je vous apporte des faits. M. le ministre de l'air a à faire la cellule et le moteur — l'armement reste toujours à l'armement — mais pour faire sa cellule et son moteur, il lui faut des matières premières. L'acier, c'est l'armement, le bois, c'est le ravitaillement. Cela commence à se compliquer d'une façon étrange : Les responsabilités se mêlent. Pour peu que le ministre du travail intervienne pour calculer les heures de travail et que le ministre des finances dise son mot, on ne peut s'étonner que, comme pour l'avion de l'arsenal, nous ayons perdu des mois et des mois ; et pendant la guerre, des mois, c'est du sang !

Le drame a éclaté l'autre jour d'une façon bien simple. M. le ministre de l'air est venu nous dire : « Je ne produis pas parce que mes usines n'ont pas l'acier nécessaire pour construire ». Il faut aller jusqu'au bout de cette question. M. le ministre de l'armement, appelé devant la commission, a dit : « Mais si ! Les usines ont tout l'acier nécessaire. J'en ai même plus à leur donner qu'il ne leur en faut ! ».

Sur ce point unique de l'acier, je me suis livré à une enquête. J'ai vu des pièces au ministère de l'air que je n'ai pu avoir aujourd'hui, mais qu'on retrouvera. Il y a un mois et demi, presque toutes les usines travaillant pour l'aéronautique n'étaient pas pourvues en fer et en réclamaient.

**M. Gautherot.** C'était le cas de mon département : la Loire-Inférieure.

**M. Delteil, rapporteur.** Messieurs, je veux bien suivre — et c'est là où la question

devient très délicate — M. le ministre de l'armement. Sa conception est celle des grandes usines — vous avez pu le constater un peu partout, dans nos départements. Tout ce qui est petit ne l'intéresse pas. Les fabrications de l'air réclament surtout des aciers spéciaux. Le ministre de l'armement, qui est un savant devant lequel je m'incline, est venu nous dire : « Je pourrais les réduire à un ou deux types. » Je le veux bien, mais faites-le et donnez les à votre collègue de l'air. Car il ne peut rien faire si vous ne lui fournissez pas ce qui lui est nécessaire. Or, cela n'intéresse pas la grosse industrie. Ces fournitures d'aciers spéciaux, d'après la liste que j'avais l'autre jour, il y avait des quantités, quelquefois, de 4 kilogrammes. C'est à peu près 120 kilogrammes qu'il faut pour fabriquer un avion de l'arsenal. Sur cette question, je pourrais rester, moi aussi, longtemps à la tribune, vous donner des chiffres, mais vous seriez fatigués et n'en tireriez aucun résultat.

Revenons à l'avion de l'arsenal. L'avion de l'arsenal est un avion de bois. J'ai questionné encore hier M. le ministre de l'air sur ce point et lui ai dit : « Dites-moi si vous n'avez pas changé d'avis ; si vous pensez que cet avion donne satisfaction et s'il est nécessaire. » Il m'a répondu : « Oui, il donne satisfaction ; il pourra atteindre, avec un moteur nouveau, les 600 kilomètres-heure. »

Pourquoi ne sort-il pas, ce qu'il devrait faire à la cadence de 150 par mois ? Il manque quelques kilogrammes d'aciers spéciaux. Si l'on peut utiliser d'autres aciers, faites-le.

Un ministère de l'armement est une institution néfaste si elle n'est pas le fournisseur de tout ce qui concerne la défense nationale et de tous les producteurs avec priorité pour eux.

Il faut, certes, une priorité pour l'aviation. On vient de l'obtenir en janvier, après beaucoup d'hésitations. Cette incertitude ne peut pas durer. Il faut fournir au ministre de l'air tout ce dont il a besoin. Donnez-lui des usines d'estampage et faites le nécessaire pour que nous puissions dire que c'est le ministre de l'air qui est responsable, si la production ne donne pas satisfaction.

Je n'insiste pas. J'avais là un rapport : j'aurais pu vous le lire. J'ai préféré que vous me croyiez de bonne foi. Tout ce que je vous dis est venu devant la commission de l'air et ce n'est pas le ministre de l'air qui pourra me démentir.

Je veux terminer d'un mot. Il faudra accepter, sinon nous irons aux pires désastres, la coordination, l'unité, l'autorité et la responsabilité. Pourquoi n'avons-nous pas d'avions ? Parce que cette coordination n'existe pas. Il n'y a pas assez d'unité, d'autorité, de responsabilité. Pour la responsabilité, c'est à nous, Parlement, qu'elle incombe. Nous sommes coupables si nous ne la prenons pas. Pour le reste, c'est vous, messieurs les ministres, que cela concerne.

C'est entendu, nous nous inclinons devant nos généraux ; nous avons la plus grande admiration pour eux. Nous nous inclinons devant nos savants pour qui nous avons la même admiration. Mais que chacun reste dans son domaine. Votre domaine, dans les ministères, est de commander. Nous comptons que vous saurez en assumer la charge et que le manque de coordination cessera. C'est pour cela que nous avons l'espoir dans la victoire de notre pays. (Applaudissements.)

**Fabrications sous licences étrangères.**  
**M. le président.** La parole est à M. Brasseur, sur les fabrications sous licences étrangères.

**M. Brasseur, rapporteur.** Messieurs, la commission de l'air m'a chargé non pas d'un véritable rapport mais de poser à M. le ministre de l'air une question concernant la fabrication sous licences de moteurs étrangers.

Jusqu'aux quelques années antérieures la France était en tête des nations pour la fabrication des moteurs d'aviation. Petit à petit cette primauté a disparu et, dans un rapport établi en 1937 par un contrôleur de l'aviation, je relève la phrase suivante :

« Les moteurs français, qui étaient au rang des meilleurs pour les qualités de puissance, d'endurance, de légèreté, marquent depuis quelques années un indiscutable recul technique. La société Gnome et Rhône se trouve à peu près débarrassée de toute concurrence. C'est précisément dans cette absence de concurrence que l'on doit rechercher la crise du moteur français. »

Le président de la commission de l'air faisait tout à l'heure remarquer que nous nous trouvions en présence d'une crise de puissance et de qualité.

Cette situation avait alerté un des ministres du précédent cabinet qui avait pensé que la seule solution possible était de susciter des concurrents à l'industrie des moteurs d'aviation française. On avait, dans ce but, recherché l'acquisition de licences de moteurs étrangers pour les fabriquer ou les faire fabriquer en France. Je ne rechercherai pas dans quelles conditions s'est faite l'acquisition de ces licences. Je constaterai simplement que les pourparlers entrepris avec des firmes étrangères ont abouti et que dans le courant de l'année 1937 la France avait acquis le droit de fabriquer chez elle des moteurs de différentes formes, c'est-à-dire des Bristol, des Pratt et Whitney et des Rolls-Royce.

Pendant un certain temps, à partir de 1937, la politique des ministres de l'air qui se succédaient à ce département paraît avoir été hésitante, alors que, au moment de leur arrivée au pouvoir, ils ne manquaient jamais de déclarer devant votre commission de l'air qu'ils étaient bien décidés à exploiter jusqu'au bout et complètement les licences achetées par la France à l'étranger et certainement à des prix onéreux.

Mais lorsqu'ils avaient passé quelque temps dans leur cabinet ministériel leur désir de construire de ces moteurs s'était singulièrement atténué. Récemment encore, le prédécesseur du ministre actuel nous disait, à la commission de l'air, qu'il avait à peu près renoncé à la fabrication des moteurs étrangers.

Je sais que les conditions des contrats intervenus entre le Gouvernement français et les sociétés étrangères ne rendent pas toujours cette fabrication facile. Mais ils ne la rendent pas impossible.

La question que je suis chargé de poser à M. le ministre de l'air — car je ne veux pas abuser des instants du Sénat — est précisément la suivante : Quelle est votre politique en matière de moteurs étrangers ?

Vous savez — vous l'avez dit maintes fois à la commission de l'air — que la question de puissance pour les moteurs d'aviation est primordiale. Jusqu'à ces temps derniers aucun des moteurs français ne se présentait dans des conditions de puissance suffisantes pour lui permettre de surclasser très nettement les moteurs allemands.

Nous avons acheté des moteurs étrangers, mais nous ne pouvons pas continuer éternellement dans cette voie. Les moteurs français de grande puissance qui sont actuellement en préparation — je ne

veux pas m'étendre sur ce sujet — paraissent insuffisants et, en tout cas, leur mise au point n'est pas encore faite. Car la mise au point d'un moteur nécessite plusieurs années. Mais la guerre peut durer et nous n'entendons pas dire qu'il ne faille pas poursuivre cette mise au point.

La commission de l'air estime qu'il serait peut-être utile d'examiner de près la question des fabrications de moteurs étrangers sous licences.

Dans une de ses dernières séances, elle avait manifesté le désir de faire poursuivre l'expérience d'un nouveau type de moteur Pratt et Whitney de grande puissance qui a, paraît-il, donné d'excellents résultats et qui assurerait à notre aviation une supériorité incontestable dans les combats aériens.

Je m'arrête. J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien répondre d'une façon très précise à cette question et nous dire ce que vous comptez faire en ce qui concerne les Bristol et les Pratt et Whitney, car, pour les Rolls Royce, leur construction a été abandonnée en France. (Applaudissements.)

### Infrastructure.

**M. le président.** La parole est à M. Lancien sur l'infrastructure.

**M. Lancien, rapporteur.** Messieurs, la commission de l'air a bien voulu me confier le soin de donner au Sénat quelques renseignements sur la façon dont M. Ouvré et moi-même, délégués comme membres de la sous-commission de l'infrastructure, avons rempli la mission qui nous avait été confiée.

L'infrastructure comprend notamment dans la zone des opérations, la prospection, l'aménagement, l'équipement et la préparation des terrains. De ce fait, elle est une des branches de l'activité de l'armée de l'air qui doit, en ce moment, exiger une attention exceptionnelle, pour rattraper, dans la mesure du possible, le temps si malheureusement perdu avant la guerre.

Dans cette région de l'Est que nous avons particulièrement visitée, il ne se trouvait à ce moment aucun terrain qui n'ait besoin de gros efforts pour le mettre en état. Pour la presque totalité des terrains visés, il s'agissait de terrain qui n'avaient pas été aménagés du temps de paix.

C'est une impérieuse nécessité d'apporter un remède à cette situation.

Pour l'aménagement des terrains, un point nous avait été signalé, au cours de notre visite, par le colonel Bergeret, officier supérieur d'aviation remarquable, qui nous a donné l'impression de connaître à fond tous les problèmes de l'armée de l'air. Il nous a dit en particulier que lorsque l'autorité militaire avait besoin d'un terrain pour y aménager un aérodrome, elle se trouvait presque toujours, en raison des lenteurs de la procédure d'expropriation, dans une situation impossible.

Le propriétaire du terrain — si l'autorité militaire avait envisagé, par exemple, une prairie — s'empressait d'y mettre la charrue, et du fait que le terrain était labouré, il devenait inemployable pendant près de deux ans pour l'aviation.

Nous avons signalé la situation au ministre de l'air en lui demandant s'il ne serait pas possible, avec le régime des décrets-loi, de remédier à cette situation et de simplifier la procédure.

Satisfaction nous a été donnée. Aussitôt que l'armée de l'air décide qu'elle a besoin d'un terrain, il est immédiatement procédé à son occupation sans autre formalité.

**M. Cassez.** L'autorité militaire met quelques fois une lenteur désespérante dans la délimitation des terrains choisis, de sorte que les agriculteurs, dont on ne précise pas la situation future, mettent leurs terrains en culture et l'inconvénient apparaît.

Nous demandons qu'on délimite immédiatement les terrains dont on a besoin de façon à nous éviter des mises en culture qui deviendront inutiles.

**M. Lancien, rapporteur.** Je transmets au ministre de l'air votre desideratum. Le Gouvernement avait fait connaître à la commission de l'air que satisfaction nous était donnée et que les délais de la procédure d'expropriation étaient abrégés et même réduits à néant.

**M. Cassez.** Non.

**M. Lancien, rapporteur.** Je vous donne la réponse qui nous a été transmise, j'ai tout lieu de croire que le Gouvernement ne nous ferait pas une réponse qui ne serait pas l'expression de la vérité.

**M. Cassez.** Je dis non !

**M. Lancien, rapporteur.** M. Laurent-Eynac voudra bien dire si c'est vous ou moi qui avons raison.

Nous avons également constaté que les abris pour avions et le matériel étaient pour ainsi dire inexistant. Je parle des terrains d'aviation eux-mêmes.

En particulier, pour une escadrille qui s'est rendue célèbre dans un combat de neuf contre vingt-sept avions allemands, pour en avoir abattu un nombre important, nous avons vu des avions dont les équipages s'étaient couverts de gloire dans un combat récent, et même le sol sans le moindre abri. On réparait la mitrailleuse de l'un; le mécanicien était en plein terrain, par un froid assez vif. On ne voyait aucun hangar pour la réparation du matériel volant.

Ce sont des situations qui ne pouvaient pas se prolonger. Nous les avons signalées avec force au général Tetu et ensuite au Gouvernement. Le général Tetu nous a d'ailleurs dit qu'il avait appuyé fortement nos desiderata.

Il a été décidé depuis, nous a-t-on dit, que des baraques Adrian allaient être mises à la disposition de l'armée de l'air pour mettre à l'abri à la fois le matériel de réparation et les mécaniciens qui travaillent. Quant aux avions, on a décidé de les mettre en bordure des bosquets ou boqueteaux pour les bien dissimuler aux observateurs ennemis. Des voies de cheminement étaient nécessaires pour pouvoir aboutir à ces loggia admirablement établies, avec des sacs à terre tout autour, mais permettant une issue à l'avion en avant. Pour l'acheminement de ces avions aussi bien que pour les pistes d'envol, il y avait également des déficiences considérables, surtout à l'époque où nous y sommes allés où il avait plu abondamment, les avions ne pouvaient pas s'envoler parce qu'ils s'enlisaient. La même situation...

**M. Lauvray.** C'est parce que le choix du terrain est mauvais.

Dans l'Eure, on a choisi les terrains les plus humides pour mettre les champs d'aviation, aux Rotoirs (?) entre la vallée de l'Eure et celle de la Seine.

**M. Henri Laudier.** Ailleurs, on prend les terrains les plus sains !

**M. Lancien, rapporteur.** Je parle des terrains de la zone des armées; en particulier de l'armée de l'air. Sur le terrain de Delle, aux environs de Toul, Nancy et Metz, en particulier, on avait fait une première expérience pour l'envol. On avait établi des grilles. Ces grilles se présentent sous forme d'éléments de cinq mètres car-

rés, cinq mètres de long sur un mètre de large avec une disposition de grillage en chevrons qui se soudent les uns aux autres par des rivets et des boulons que l'on établit et qui arrivent à faire des surfaces excessivement stables à la condition que l'emplacement de la grille soit suffisamment large.

A ce terrain de Delle, on avait fait une espèce de piste d'envol de fortune puisqu'on disposait d'un terrain très restreint de soixante-dix mètres de long sur quinze de large. Ces appareils n'étaient pas très lourds, c'étaient des Mureaux qui, m'a-t-on dit, décollent assez facilement. Cela leur donnait entière satisfaction. La raison pour laquelle l'emploi de ces grilles n'avait pas été généralisé était un peu l'opposition du commandement et en particulier du général Tetu qui nous a avoué, lorsque nous l'avons vu, qu'il n'était pas du tout partisan de ces grilles.

Nous avons tellement insisté auprès de lui qu'il a déclaré être tout prêt à faire une expérience de grande envergure et, devant nous, a donné immédiatement l'ordre que tout le terrain de Delle soit aménagé avec des grilles. Depuis, j'ai vu que l'expérience avait été concluante et que l'emploi des grilles a été intensifié.

C'est ainsi que les grilles, au début de la mobilisation, se présentaient sous la forme d'un stock assez restreint: il n'y en avait que 100.000 mètres carrés. Actuellement, il y en a plus de 600.000 mètres carrés en travail, et deux millions de mètres carrés supplémentaires ont été commandés. Comme on a créé deux usines nouvelles pour la fabrication de ces grilles, il est à prévoir que, avant peu, tous nos terrains pourront être pourvus de pistes d'envol, qui mettront nos aviateurs à l'abri des annus de décollage assez fréquents quand le terrain est un peu mou ou malléable, ou quand il a plu abondamment.

Enfin, messieurs, un point qui nous était apparu comme essentiel c'était la question des carburants. Un inconvénient nous avait été signalé par les chefs d'escadrille — car, quel que soit notre talent de dépisteurs, si les chefs d'escadrille ne nous avaient pas mis au courant de tous ces inconvénients, il est probable que je n'aurais pas pu, pas plus que M. Ouvré, les découvrir complètement.

Il y avait donc un gros inconvénient pour le ravitaillement en essence. Ce ravitaillement se fait par une soule, au milieu du terrain d'aviation, à laquelle viennent, si je puis dire, s'abreuver les avions lorsqu'ils ont rempli leur mission. Lorsque de nombreux aviateurs sont partis en reconnaissance ou en chasse, ils viennent se poser autour de cet abreuvoir — si j'ose dire — et naturellement, ils sont obligés d'attendre leur tour assez longtemps, car on peut alimenter peut-être deux avions à la fois, mais pas davantage. Ils sont fatigués, après avoir rempli une mission souvent pénible. C'est un inconvénient.

Autre inconvénient: le terrain étant constamment au même endroit foulé par les avions qui arrivent, se détériore énormément à ce endroit; et non seulement il se détériore, mais du fait de cette détérioration, il devient repérable pour des aviateurs qui passent au-dessus et qui voient quelque chose de particulier qui attire leur attention.

Nous avons préconisé — et satisfaction nous a été promise — surtout lorsque les avions seraient placés dans ces petites loggia dont j'ai parlé tout à l'heure, qu'on leur porte à domicile, pour ainsi dire, le carburant dont ils ont besoin. Pour cela,



Il y avait une solution simple : c'était d'avoir, à une certaine distance du champ d'aviation, un dépôt d'essence assez considérable, et d'avoir une petite remorque-citerne, qui pourrait être remorquée, par exemple, par une autochenille, et qui irait successivement ravitailler chaque avion en essence. Satisfaction nous a été donnée également sur ce point. Par conséquent, voilà déjà deux satisfactions importantes qui ont été obtenues.

D'autre part, il y a la question de l'abri des carburants, non seulement en terrain d'opérations, mais également dans l'intérieur du pays. Cette question a préoccupé la sous-commission d'infrastructure. Nous avons vu à ce sujet M. le ministre des travaux publics, puisqu'il est le maître des carburants. Il nous a fait connaître que le stock en fin d'année était assez important pour donner une marge de cinq mois d'approvisionnement.

D'autre part, au sujet de la quantité considérable que nécessite cet approvisionnement pour cinq ou six mois, on a dit que la moitié de tout ce carburant était entreposée en Basse-Seine. Nous avons attiré son attention sur le danger de conserver de pareilles quantités de carburants. Je vois M. Veyssière qui me fait un signe d'approbation. Il est mieux placé que moi pour savoir les dangers que peut courir la Basse-Seine du fait de cette agglomération de carburant le long de la Seine.

Nous avons insisté pour qu'il utilise pour ces carburants des abris souterrains. Il nous a déclaré que déjà il avait pris des mesures pour obtenir des dégrèvements de frais de douane pour les industriels importateurs d'essence qui feront eux-mêmes des abris souterrains.

**M. Veyssière.** Il y a dix ans que nous avons demandé cela !

**M. Pierre Chaumié.** Il y a quatre ans que la commission de l'armée réclame tous les six mois et elle a demandé des sanctions qu'elle n'a pas pu obtenir !

**M. Henri Laudier.** On donne de l'avancement à ceux qui devraient être sanctionnés !

**M. Lancien, rapporteur.** Ceux qui devraient être sanctionnés ont trouvé, eux, des abris souterrains pour se protéger ! (*Sourires.*)

Nous avions préconisé différents systèmes, entre autres celui de la péniche citerne pour disperser un peu l'approvisionnement sur les canaux. La dispersion du carburant est une garantie contre les dangers qui peuvent venir de l'extérieur.

Par ailleurs, on nous a fait également savoir que des dépôts souterrains ont été constitués dans le bassin de la Garonne et qu'ils ont dû être achevés en mars dernier. On nous avait dit en janvier qu'ils devaient être achevés en mars. J'espère qu'ils sont terminés.

**M. Henri Laudier.** Peut-être ! Ils devraient l'être !

**M. Lancien, rapporteur.** M. Laurent-Eynac, auquel je m'adresse très respectueusement et très amicalement, pourra vérifier si le fait est exact.

Par ailleurs, messieurs, il se pose la question du camouflage, qui est également d'une grande importance. Un grand essai doit être terminé à ce sujet. Nous pourrions aller voir le résultat de l'opération sur le terrain de Coulommiers. Ce terrain, qui comporte 100 hectares, a dû être camouflé en terrain d'exploitation rurale. C'est, paraît-il, avec de la peinture qu'on répand sur le sol qu'on arrive à donner aux observateurs l'impression qu'ils sont au-dessus d'une culture. Il y a de la peinture

qui donne l'impression d'une culture, d'autre l'impression d'une prairie, d'autre l'impression d'un chemin d'exploitation. Enfin, les hangars qui peuvent exister sur le terrain sont transformés en apparence de bâtiments de ferme.

Nous allons pouvoir vérifier incessamment si tout ceci est vrai.

J'ai peu de chose à ajouter. Nous avons fait quelques petites observations de détail sur l'emploi des matériaux qui servent à camoufler les avions. Nous avons constaté que ces camouflages se font avec une espèce de raphia, de fibre de coco, qui est teinte en vert. Or, la teinture doit être probablement à base acide, car il a été constaté que la carlingue métallique de l'avion était attaquée par ce camouflage. Il s'ensuit une défectuosité que nous avons signalée et à laquelle on nous a promis de porter remède.

D'une façon générale, malgré toutes ces imperfections, nous pouvons dire que le Gouvernement nous a donné des apaisements. Dans tous les cas, nous avons rapporté en ce qui concerne le personnel de l'aviation, le personnel navigant et le personnel volant, une impression tout à fait remarquable qui nous permet d'avoir les meilleurs espoirs. Ils ont d'ailleurs été démontrés par la façon dont ils se conduisent. (*Applaudissements.*)

#### Conventions de licences.

**M. le président.** La parole est à M. Laudier.

**M. Henri Laudier, rapporteur.** Messieurs, je suis à cette tribune pour donner connaissance au Sénat d'un rapport que j'ai établi, au nom de la sous-commission de contrôle des travaux et fabrications de l'air, qui est une émanation directe de la Haute Assemblée. Il s'agit de conventions de licences avec les constructeurs. Cette affaire, qui est déjà vieille, parvint à la connaissance de certains membres de la commission de l'air dès la fin de 1937. Elle fut évoquée à différentes reprises devant la sous-commission de contrôle. Elle avait déjà donné lieu à des investigations de la part de M. le contrôleur Ceccaldi et de M. Sergent, inspecteur des finances, alors attachés à ladite sous-commission.

L'enquête menée à cette époque n'ayant pas donné lieu à des résultats précis et satisfaisants, la sous-commission décidait, dans sa séance du 1<sup>er</sup> juin 1939, de me charger d'une nouvelle étude et de lui en rapporter les conclusions. Je me suis excusé devant la sous-commission du délai qu'il m'a fallu pour réunir la documentation et obtenir les précisions nécessaires ; mais la matière était à la fois complexe et délicate.

Après avoir obtenu communication de la convention et des divers avenants, ainsi que l'arbitrage de M. Guinand, je me trouvais, à la date du 21 mars 1940, en état de faire part à la sous-commission d'un exposé aussi clair que concis.

On englobe, messieurs, sous l'appellation de « conventions de licences », les conventions conclues entre le ministère de l'air et MM. Bloch et Potez et qui comprennent des conventions passées le 16 janvier 1937, l'avenant n° 1 du 16 janvier 1937, l'avenant n° 2, du 29 mai 1937, l'avenant n° 3, du 1<sup>er</sup> février 1938. L'avenant n° 4, du 25 octobre 1939, constitue, en réalité, une révision des conventions précédentes ; pour la clarté de l'exposé, il sera distrait de l'ensemble de ces conventions et fera l'objet d'une étude particulière. L'expropriation des usines de la Société des avions Henry Potez et de la

Société des avions Marcel Bloch, effectuée en exécution de la loi du 11 août 1936, n'enlevait pas à ces sociétés la libre disposition de leurs bureaux d'études et la faculté de réaliser des prototypes. Le ministre de l'air, désirant assurer aux sociétés nationales la collaboration technique la plus complète de MM. Potez et Bloch et de leurs bureaux d'études, les conventions du 16 janvier 1937, mises au point par les aliénés susvisés, vinrent définir les avantages concédés à MM. Potez et Bloch en rémunération de leur collaboration technique complète et exclusive, de l'apport de leurs bureaux d'études aux sociétés nationales, et aussi de la concession aux sociétés nationales et à l'Etat du droit exclusif de construire et de vendre, non seulement les matériels dont l'Etat s'était déjà assuré le droit de reproduction, mais aussi les matériels créés par les sociétés Bloch et Potez et qui n'avaient encore fait l'objet d'aucun contrat avec l'Etat.

Ces conventions comportent trois parties distinctes :

1° Elle réunissent dans un même document les contrats passés naguère entre le ministre de l'air et les deux constructeurs pour achat de divers prototypes et du droit de reproduction de ces prototypes, moyennant des redevances de licence fixées par les contrats eux-mêmes.

Mais, en compensation de la suppression des tranches réservées et du droit de priorité de la maison mère, les conventions présentaient deux innovations avantageuses pour le constructeur : fixation d'un taux minimum de redevance à 4 p. 100 ; introduction des réparations et rechanges dans les tranches supprimées par les redevances.

L'avenant numéro un prévoyait d'ailleurs un abattement de redevance de 2 p. 100 pour certains matériels, pour tenir compte du fait que les anciennes sociétés, privées de bureaux d'études et d'ateliers, n'avaient plus à supporter les charges de maison mère (dessins, modifications), incombant dorénavant aux sociétés nationales :

2° Les conventions traitaient en second lieu des matériels conçus, construits, essayés aux frais des sociétés Potez et Bloch dans le marché de l'Etat et sans qu'aient été fixées jusque là les redevances à payer à ces sociétés pour la licence de construction de ces matériels. Exemple : Potez 63, Bloch 150.

La redevance envisagée par les conventions était fixée uniformément à 12 p. 100 en fonction des commandes que l'on prévoyait à l'époque.

Cette solution avait paru pour l'Etat moins onéreuse et plus simple que la conclusion d'un certain nombre de marchés de prototypes comportant : le remboursement des frais d'études et des frais de construction ; le paiement des primes de performance ; le paiement de redevances de licences dégressives à partir de 10 p. 100 ;

3° Les conventions traitaient enfin de l'apport aux sociétés nationales des bureaux d'études des sociétés Bloch et Potez et de la collaboration personnelle de MM. Bloch et Potez, ingénieurs constructeurs, ainsi que de l'apport de leurs brevets, études, archives personnelles.

C'est sur ce point que les conventions innovaient en prévoyant une redevance de 4, 3, 2, 1 sur les tranches de chiffre d'affaires annuels en matériels Henry Potez et Marcel Bloch créée par les sociétés nationales du Nord et du Sud-Ouest. MM. Potez et Bloch devaient limiter leurs gains personnels sur ces redevances à un million par an, le reste devant aller aux su-

ciétés expropriées en échange de l'apport de leurs bureaux d'études aux sociétés nationales.

L'entrée en vigueur des conventions en 1937 se trouva coïncider avec une modification profonde de l'importance des commandes de matériel aéronautique.

Le principe de la révision des conventions — que les contractants n'avaient admis (article 13) que pour le cas de guerre — fut envisagé avant la fin de l'année 1937. Au début de l'année 1938, MM. Potez et Bloch confirmèrent, par lettre adressée à M. le ministre de l'air, qu'ils acceptaient le principe de cette révision, en considération de l'accroissement des programmes. Un décret-loi du 14 juin 1938 autorisait le ministre de l'air à réviser les conventions ou contrats concernant la fourniture de matériel lorsque ces contrats se trouveraient, suivant la théorie de l'imprévision, être manifestement bouleversés par l'augmentation survenue dans les commandes de matériel.

M. le contrôleur général Guinand fut chargé d'essayer de procéder par voie d'accord amiable avec les intéressés à la révision des conventions. Son rapport peut s'analyser comme suit :

1° Il est équitable de laisser aux industriels intéressés le bénéfice qu'aurait pu leur apporter leur contrat si les circonstances ne s'étaient pas modifiées depuis le moment de la signature ;

2° Au delà de ces limites, il est équitable de leur laisser un léger avantage car il est difficile de déterminer avec précision la situation telle qu'elle existait au moment de la signature du contrat ; il y a intérêt à récompenser dans une certaine mesure la réussite des inventeurs ;

3° Il est essentiel d'écarter le principe de la perpétuité des redevances. Dans l'application de ces principes, M. Guinand distingue :

I. — Appareils conçus et réalisés à la charge des sociétés Potez et Bloch et dont l'Etat n'avait pas encore acquis le droit de reproduction.

M. Guinand estime que :

En se basant sur la situation au moment de la signature du contrat et sur l'importance moyenne des commandes (100 à 150 appareils), les inventeurs pouvaient espérer tirer de leurs contrats un bénéfice compris entre 30 et 40 millions.

En tenant compte des nouvelles commandes déjà faites ou envisagées, le total des redevances pourrait s'élever à 100 millions et peut-être plus pour chaque constructeur.

Il remplace donc le taux uniforme de 12 p. 100 par un taux dégressif de 12 à 1, aucune redevance n'étant due au delà d'un chiffre d'affaires déterminé. La redevance totale est ainsi limitée à 50 millions pour chaque constructeur.

Enfin, les redevances ne portent pas sur les réparations.

II. — Appareils pour lesquels il existait des contrats antérieurs.

M. Guinand supprime les redevances pour réparations et n'applique qu'à une seule tranche le taux minimum des redevances fixées aux contrats.

En ce qui concerne la situation personnelle de MM. Bloch et Potez et la rémunération de leurs services, M. Guinand estime qu'il s'agit d'un contrat *intuitu personæ* dont les conditions ont été déterminées par l'intérêt apporté par le ministre de l'air à la collaboration personnelle de MM. Bloch et Potez. Il observe qu'il n'est pas juge de cet intérêt et que, d'ailleurs, le ministre de l'air peut mettre fin quand il veut à cette partie du contrat en retirant aux intéressés leur fonction d'administrateurs des sociétés nationales.

Le ministère de l'air reprit dans l'ensemble les conclusions de M. Guinand dans un avenant n° 4 du 25 octobre 1939 qui constituait une véritable révision des conventions. Les dispositions de cet avenant étaient, pour les constructeurs, plus lourdes que le projet de M. Guinand. En effet, les redevances étaient supprimées pour les recharges des appareils de la première catégorie ci-dessus ; en ce qui concerne les appareils pour lesquels il existait des contrats de licences antérieurs, les redevances ne seraient dues que pendant une durée de cinq ans à dater de la notification de la première commande de série, et les recharges ne donneraient lieu à redevance que si cette disposition était prévue par le contrat particulier de licence.

Enfin, MM. Potez et Bloch ayant écrit en septembre au ministre de l'air qu'ils renonçaient entièrement aux avantages que leur concédait l'avenant n° 1 en échange de leur collaboration technique et de l'apport de leurs bureaux d'études, acceptant que ceux-ci soient absorbés définitivement et sans indemnité par les sociétés nationales, l'avenant n° 4 constate cet abandon.

Les économies réalisées par l'avenant n° 4 peuvent actuellement s'évaluer comme suit :

Pour les appareils dont l'Etat n'avait pas encore le droit de reproduction, la redevance totale de 50 millions par constructeur est atteinte par les commandes actuellement passées.

L'application du taux uniforme de 12 p. 100 au chiffre d'affaires en matériel conçu aux frais des sociétés Potez et Bloch aurait assuré actuellement à chacun de ces constructeurs une redevance comprise entre 300 et 350 millions. Il faut noter que l'économie ainsi réalisée présente un caractère théorique, car ni le ministère de l'air, ni les constructeurs ne semblent avoir envisagé l'application des conventions, dès lors, que leur économie était bouleversée par l'importance imprévue des commandes.

En ce qui concerne les appareils pour lesquels il existait des contrats antérieurs, l'économie réalisée est actuellement de :

2.093.379 francs pour les matériels Potez ;  
1.839.296 francs pour les matériels Bloch.

Enfin, l'application de la redevance annuelle à 4-3-2-1 ne devait s'effectuer qu'aux appareils Henry Potez et Marcel Bloch créés par les sociétés nationales du Nord et du Sud-Ouest.

Cette clause n'aurait joué éventuellement que dans deux ans pour la société du Sud-Ouest.

Elle aurait son application dès 1940 pour la société du Nord.

Sur la base du chiffre d'affaires actuel de ces sociétés, les redevances auraient pu atteindre annuellement :

9.500.000 francs pour la société Potez, dont 1 million pour M. Potez ;  
8 millions pour la société Bloch, dont 1 million pour M. Bloch.

Tel est, messieurs, l'exposé des faits. Quelles conclusions convient-il d'en tirer ?

Tout d'abord, il n'est pas niable que la question a singulièrement évolué depuis l'époque déjà éloignée où nous nous en sommes saisis et que tout de même les conséquences financières des accords intervenus entre le ministre de l'air et MM. Potez et Bloch apparaissent comme beaucoup moins catastrophiques qu'elles n'auraient pu être si l'on en était resté aux conventions initiales ; mais elles sont encore d'une gravité qui ne vous échappera certainement pas.

Il vous viendra tout naturellement à l'esprit que peut-être nous n'en serions pas arrivés à des redevances aussi insolites, si

l'on avait pris la précaution, lors de la nationalisation des usines, d'exproprier en même temps les brevets et inventions. Peut-être en aurait-il coûté à l'Etat sur l'heure, mais il aurait été propriétaire des divers prototypes et du droit de reproduction, et par là il serait resté maître de la situation. On nous dira sans doute qu'on ne pouvait, à l'époque concernée, prévoir la guerre et les commandes massives qui allaient en résulter. Mais tout de même, les programmes de construction d'ores et déjà prévus avaient pour but de s'y préparer.

Mais prenons les deux cas concrets qui nous préoccupent plus particulièrement, ceux de MM. Potez et Bloch. Tout d'abord, le cas de M. Potez, en marquant bien qu'il y a une différence sensible entre le matériel qu'il a fourni et celui de M. Bloch. Si nous prenons par exemple le Potez 63 qui a été réalisé sur un programme C 3 donné par l'état-major, nous croyons savoir qu'un contrat de prototype était en discussion, commencement 1937, avec ce constructeur, à la commission des marchés et au service technique. Apprenant que la convention de licence était décidée et lui donnait droit à une redevance beaucoup plus élevée, sans limitation du nombre des appareils, et par ailleurs que l'état-major avait décidé ferme une commande de cent appareils de ce type, M. Potez refuse de signer son marché de prototype. Pourquoi ? La raison en est claire.

Par le marché prototype de cent appareils à 1.500.000 francs, M. Potez aurait touché : pour le prototype, deux millions environ ; 8 p. 100 sur la première tranche de cinquante appareils, c'est-à-dire sur 750 millions : 6 millions ; 6 p. 100 sur la deuxième tranche : 4.500.000 francs, soit en tout 12.500.000 francs.

Avec le contrat de licence, il touche 12 p. 100 sur 150 millions, soit 18 millions.

Différence : 5.500.000 francs pour les cent premiers appareils seulement.

M. Josse. Il touche sur le prix de l'avion, non sur le bénéfice ?

M. Henri Laudier, rapporteur. Oui, sur le prix de l'avion.

Quant à M. Bloch, dont les avatars ne se comptent plus, peut-on admettre qu'on lui octroie non seulement 50 millions pour les contrats de licence des types 134, 150 et dérivés, 170 et dérivés, mais qu'il ait déjà perçu, d'après le compte qui nous a été communiqué, plus de 30 millions pour les types 210, 131 et 151, soit plus de 80 millions en tout, ce qui, on en conviendra, paraît singulièrement disproportionné avec les services qu'il a pu rendre à l'aéronautique. (Très bien !)

On ne peut donc que difficilement admettre le principe même des contrats de licence qui ont été négociés à l'insu de la commission des marchés dont on redoutait sans doute la résistance. Nous estimons qu'il doit être mis un terme à ce système de « contrats de licence » qui se révèle singulièrement onéreux pour l'Etat, et, si on ne veut admettre la thèse de l'expropriation des brevets et inventions, qu'il faut revenir aux contrats de prototypes beaucoup moins dispendieux.

M. Henri Sellier. Qui est responsable de cela ?

M. Henri Laudier, rapporteur. Il est franchement inadmissible que, dans la période de guerre où nous sommes et où chacun se doit de servir son pays sans chercher à en tirer un bénéfice abusif, voire scandaleux, de semblables errements puissent continuer à se pratiquer. (Applaudissements.) Les matériels aéronautiques comme les matériels d'artillerie et autres armes, doivent être la propriété de l'Etat et non des constructeurs, étant naturellement en-

tendu que toutes les inventions utiles à la défense nationale doivent être honnêtement rémunérées. (*Vifs applaudissements.*)

**M. Josse.** La commission s'est-elle fait montrer le prix d'achat des usines nationalisées ?...

**M. Henri Laudier, rapporteur.** C'est une question à poser à M. le ministre de l'air et que la commission pourrait retenir.

**M. le président.** La parole est à M. Maroselli, sur la construction de matériels.

*Voix nombreuses.* Cet après-midi!

**M. le président.** J'entends demander le renvoi de la discussion à cet après-midi.

*Plusieurs sénateurs.* A deux heures et demie.

**M. le président.** La commission souhaite le renvoi de la suite de la discussion à quatorze heures et demie.

Il n'y a pas d'opposition ?...  
La séance est suspendue.

Elle sera reprise à deux heures et demie.  
(*La séance, suspendue à midi cinq minutes, est reprise à quatorze heures trente.*)

**M. le président.** La séance du Sénat en comité secret est reprise.

Dans la suite des communications présentées par la commission de l'air, la parole est à M. Maroselli.

**M. Maroselli, rapporteur.** Mes chers collègues, la commission de l'air a bien voulu me confier la mission de visiter les formations aériennes de l'Est. J'ai accompli cette mission en me rendant successivement dans tous les groupes d'aviation d'une armée.

J'ai fait les constatations suivantes. Je me permets, bien que ce ne soit peut-être pas très conforme aux habitudes, de vous donner la conclusion dès le début.

Je voudrais cependant dégager tout de suite l'expression dominante que je rapporte de cette visite. Si le personnel de nos escadrilles mérite toute notre confiance pour l'admirable moral qu'il possède, la volonté et le cran, la bravoure qui l'animent, la connaissance parfaite et l'acceptation enthousiaste de son difficile et périlleux devoir, on ne peut malheureusement pas accorder une confiance semblable aux moyens matériels qui sont mis à la disposition de ce personnel d'élite.

Je me permets d'attirer spécialement votre attention sur ce point décisif. Il serait imprudent d'imaginer que l'état actuel, tel que nous le connaissons depuis bientôt huit mois, durera longtemps encore et que, l'heure venue d'une bataille plus vaste, plus acharnée, plus meurtrière, nos insuffisances actuelles n'auront pas des conséquences plus graves ou bien disparaîtront miraculeusement.

Or il convient de penser à ce que sera vraisemblablement, et sans tarder, cette bataille, de remarquer qu'elle aurait pu déjà se déclencher ou se dérouler ainsi avant de porter un jugement motivé, logique, équitable sur les formations aériennes telles que je les ai vues il y a quelques semaines.

A cette date, la situation des avions existant dans cette armée était la suivante :

Chasse. — Type d'avions : Morane 406 : 26, dont 22 disponibles; reconnaissance : un groupe Potez 63 : 9; un groupe Bloch 131 : 3; observation : Potez 39 : 4 anciens.

De ce tableau il ressort que, présentement, l'aviation de chasse dans l'armée visitée dispose de 26 avions de chasse et d'un biplace d'accompagnement, l'aviation de reconnaissance de 9 appareils Potez 63 modernes et de 3 appareils Bloch 131 inutilisables, l'aviation d'observation de 4 Potez 39 anciens, inutilisables.

Je m'interdis tout commentaire sur ces effectifs en appareils de cette armée; en effet, l'addition que chacun de vous pourra faire est suffisamment éloquente; mais je

veux reprendre catégorie par catégorie les observations que j'ai faites ou recueillies.

Aviation de chasse. J'ai déjà dit que le personnel des formations aériennes que je viens de visiter est au-dessus de tout éloge. Je tiens à le répéter encore. Les pilotes des groupes de chasse ont livré de nombreux combats au cours desquels leur valeur technique, leur magnifique courage, leur préparation sans cesse développée par un entraînement consciencieux leur ont permis d'affirmer et de rendre progressivement plus complète une indiscutable supériorité sur l'ennemi. Ils ont mis à leur actif plusieurs exploits qui n'ont pas manqué de consolider l'ascendant qu'ils possèdent sur leurs adversaires.

Quant au matériel de ces groupes de chasse, il a fait, lui aussi, suffisamment ses preuves, qu'aucun de nous n'ignore, pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en parler.

Aviation de reconnaissance. Au début de la guerre, le groupe que j'ai visité était équipé de Bloch 131. Depuis, il a reçu 9 Potez 63. Ceux-ci constituent, avec les 3 Bloch 131 qui restent, la dotation transitoire du groupe de reconnaissance, l'effectif théorique de ce groupe étant de 17 avions de guerre et 8 avions de travail.

Les Potez 63 donnent évidemment satisfaction. Cependant, il est indispensable de renforcer leur armement, de les approvisionner plus largement en munitions; d'autre part, leurs pilotes désireraient qu'ils fussent plus rapides, que leur vitesse fût accrue au moins de 50 kilomètres à l'heure.

Le groupe de reconnaissance est d'ailleurs obligé de travailler dans des conditions particulièrement pénibles. Un terrain lui a été affecté, mais il est inutilisable en période de pluie. Les avions de guerre sont sur un terrain à 30 kilomètres de là.

La section photographique est installée dans des voitures. On ne peut toutefois travailler dans ces voitures dès que le froid est vif. Il conviendrait donc de loger cette section photographique dans des bâtiments convenablement équipés. Le développement des clichés est fait à Chaux, dans le territoire de Belfort. Il se trouve donc à 60 kilomètres du poste de commandement. Quand il s'agit d'interpréter les renseignements recueillis, il faut encore se déplacer et aller à Giromagny, à trois kilomètres de Chaux. Malgré cette organisation déplorable, et ces énormes difficultés, le groupe de reconnaissance a effectué 100 missions de guerre, pris 2.200 photographies et fait plus de 40.500 épreuves. Ces chiffres, s'ils attestent la valeur du personnel, n'en condamnent pas moins l'installation défectueuse de ce matériel.

Le groupe aérien d'observation est, pour ainsi dire, inexistant. Son ancien matériel, qui comprenait 6 Potez 39 et 4 Potez 25 faisant au maximum 180 kilomètres à l'heure, est actuellement réduit à 4 Potez 39, en attendant sa réorganisation.

Il est prévu que la transformation du groupe aérien d'observation sera faite en trois étapes, pour être pourvu d'un nouveau matériel; leur effectif sera de 9 avions, plus un volant de trois appareils modernes. Voici quelles seront ces étapes :

Première étape : 3 Potez 63; 6 avions anciens. Deuxième étape : 6 Potez 63 et 3 avions anciens. Troisième étape : 9 Potez 63. La troisième étape est prévue pour la fin de l'été 1940. Les volants seront constitués par la suite. Les transformations des groupes aériens d'observation doivent évidemment se doubler d'une transformation des pilotes. Il ne faut pas oublier, en effet, que les avions anciens sont mono-

moteurs. Il faut les faire passer sur bi-moteurs. En second lieu, passer des avions anciens sur des avions modernes. Pour cela, les pilotes des groupes aériens d'observation s'entraînent sur des appareils bi-moteurs Potez 540, L O 20, puis sur des Simouns, avions modernes avec des volets d'atterrissage et des hélices à pas variables, et enfin sur des Potez 60.

Cet entraînement de transformation se fait à Toulouse seulement avec des Potez 63 à trois commandes; puis, à Romilly, par la suite, à Sisteron et à Saint-Etienne. Cependant, dans les deux derniers centres, il n'y avait pas de Potez jusqu'à ces jours derniers. On espère toutefois que la transformation indispensable sera opérée au cours de cet été. Elle pose un problème dont l'importance est évidente. Il y a lieu de rappeler ici qu'on aurait pu sans doute se préoccuper plus tôt, comme certains d'entre nous l'ont souvent réclamé, du recrutement et de la formation de toutes les catégories de personnel qu'exige l'armée de l'air.

Il n'est pas vrai qu'on puisse trouver instantanément les pilotes et spécialistes prêts à remplir les tâches qui leur incomberont. Si les événements vont vite, nous risquons d'être de nouveau victimes d'un retard irréparable.

Personnel et terrains. — Au surplus, il n'est pas même indispensable que les événements aillent vite pour que ce retard ne doive être déjà, à plusieurs titres, vivement regretté. Depuis que les soldats bénéficient régulièrement de permissions, les divers effectifs en personnel apparaissent aussi très insuffisants, puisque la dispersion des appareils sur les terrains impose l'organisation de nombreuses gardes.

Dans la formation aérienne visitée, c'est une augmentation d'environ 20 p. 100 de leurs effectifs qui apparaît nécessaire pour compenser les absences, qu'il s'agisse de permissionnaires, de détachés, de malades ou de convalescents.

D'autre part, il ne faut pas oublier que l'extrême fatigue qu'éprouvent les pilotes et qui leur interdit en règle générale de voler deux jours de suite milite en faveur du maintien au complet des effectifs.

S'agit-il des mécaniciens d'armement ? Ils ne sont pas ici non plus assez nombreux. On en compte cinq dans un groupe de chasse, alors qu'il en faudrait huit au moins.

En matière de spécialistes, l'insuffisance est plus flagrante et plus redoutable. L'absence du personnel spécialisé se fait particulièrement sentir dans certaines des formations que j'ai visitées.

Les différences entre les prévisions d'effectifs et les effectifs réels du groupe de reconnaissance sont de cet ordre : 19 pilotes prévus, 10 présents; il en manque 9; 56 mécaniciens brevetés — sergents-chefs ou sergents — 28 présents, manque 28; 25 radios prévus, 7 présents, manque 18.

**M. Paul Desjardins.** Pourquoi ?  
**M. Maroselli, rapporteur.** Parce qu'il n'y en a pas.

Les conclusions s'imposent d'elles-mêmes. Les profanes les moins avertis sont contraints de se demander pourquoi le recrutement n'a pas été jusqu'ici mieux assuré, alors que chacun en savait les difficultés, puisque n'importe qui ne peut se transformer n'importe quand en spécialiste d'aviation. Comment fera-t-on demain, si les pertes sont plus élevées, pour réparer les insuffisances du passé auxquelles chaque jour s'ajoutent de nouveaux besoins ? La situation que j'ai constatée au cours de mes visites est la même partout. Il est temps de prendre les mesures efficaces pour y porter remède le plus rapidement possible.

En ce qui concerne les camps et les terrains, il est vrai que l'installation des hommes est le plus souvent satisfaisante. Un problème plus grave est cependant posé par la nécessité de dispersion des avions autour de chaque terrain. La plupart des appareils sont ainsi laissés en plein air, le plus souvent sans camouflage. Il est souhaitable que leur protection soit prévue, car, exposés aux rigueurs de l'hiver et des intempéries, ils se détériorent très rapidement.

La protection des terrains est notoirement insuffisante. Autour d'eux il n'y a que quelques mitrailleuses de petit calibre. Les dotations en matériel de D.C.A. sont insignifiantes et ne comprennent ni mitrailleuses lourdes, ni canons antiaériens de petit calibre.

Cependant, n'est-il pas indispensable d'assurer la protection de notre aviation à ses bases, puisque ce sont ces bases que visiteront en premier lieu les offensives aériennes de l'ennemi.

**M. Paul Bénazet**, président de la commission de l'air. Ils visiteront aussi les usines d'aviation.

**M. Henri Laudier**. Elles ne sont pas mieux protégées, du reste.

**M. Maroselli**, rapporteur. En résumé, je crois pouvoir tirer de ma visite aux formations aériennes les enseignements suivants :

1° Aviation de chasse satisfaisante, bien qu'il faille augmenter de toute urgence les effectifs en personnel et en matériel de plus en plus moderne, c'est-à-dire plus rapide et mieux armé ;

2° Aviation de reconnaissance laissant trop à désirer, puisqu'elle a été dépourvue d'appareils en nombre suffisant, d'appareils convenablement rapides et armés et suffisamment approvisionnés en munitions. L'aviation d'observation est complètement inexistante.

Cette absence d'aviation de reconnaissance et d'observation met le commandement terrestre dans l'impossibilité d'envisager la moindre opération offensive, de prévenir et d'éviter la surprise, de faire, pour une action défensive, des tirs d'interaction ou de contre-batterie ;

4° Insuffisance du personnel et surtout du personnel spécialisé. Insuffisance au surplus dans l'organisation et surtout dans la protection des terrains et des camps.

Il importe qu'au plus vite, pour mettre un terme à ces différentes carences, on fasse ce qu'on aurait dû faire avant le début des hostilités. Il est encore temps de rattraper les erreurs et les négligences : demain il sera trop tard.

Je ne veux d'ailleurs pas faire à cet égard ce qu'on pourrait considérer comme un procès rétrospectif. Je ne désire pas davantage formuler sur les projets ou la politique du nouveau ministre de l'air des observations qui paraîtraient à bon droit prématurées. Mon intervention sera donc très brève. Elle s'inspirera du même esprit qui m'a contraint à donner maintes fois depuis quelques années des avertissements que les événements, hélas ! se sont trop souvent ensuite chargés de justifier.

Si j'ai dénoncé les carences indiscutables et si j'ai réclamé qu'on procure à notre armée de l'air les moyens de faire face à sa lourde tâche, ce n'était point pour critiquer systématiquement ce que l'on faisait ou ce que l'on ne faisait pas. Je pensais aux jours difficiles qui malheureusement sont venus et je demandais que mon pays fût prêt à les affronter avec des armes et des ressources suffisantes. Je pensais à la victoire que nous voulons tous et que nous continuerons tous de vouloir, aussi décisive et aussi rapide que possible.

C'est toujours en pensant à cette victoire que je me propose strictement, monsieur le ministre, de vous poser quelques questions, auxquelles je suis certain que vous aurez l'obligeance de répondre, pour que personne ici n'ignore où nous en sommes, n'ait des illusions ou des incertitudes sur la situation exacte de notre armée de l'air. Ce qui compte, ce n'est pas le nombre d'avions que l'on sort, c'est exclusivement le nombre d'avions utilisables, que l'on peut mettre en ligne, qui sont à cette heure à la disposition de nos pilotes. Ce matin, j'ai entendu notre excellent président de la commission de l'air nous donner des chiffres. Je suis persuadé que ces chiffres comprennent l'ancienne flotte et la nouvelle flotte. Quoi qu'il en soit, je voudrais les comparer et, le cas échéant, demander à M. le ministre de vouloir bien me fournir les chiffres exacts. C'est ainsi que dans l'état que j'ai sous les yeux, nous avions comme flotte nouvelle, au 20 décembre 1939 :

Chasse : disponibles 532 ; indisponibles 166 ; crédit aux armées 190. Bombardement, reconnaissance, observation : aux armées, 132 ; crédit aux armées, 49.

Au total, disponibles 993, plus 236 indisponibles.

Au 20 janvier 1940 :

Chasse : aux armées 491 ; indisponibles 255 ; crédit aux armées 160. Bombardement, observation, 126 ; indisponibles, 116.

Au total : 823 disponibles contre 371 indisponibles.

Au 20 février 1940 :

Chasse aux armées : 893.

Bombardement aux armées : 117.

Observation : 227.

Total : 1.237 y compris les 30 p. 100 d'indisponibles.

Enfin, au 20 mars :

Chasse aux armées : 912.

Bombardement aux armées : 124.

Observation aux armées : 362.

Total : 1.398 y compris les 30 p. 100 d'indisponibles.

**M. Paul Bénazet**, président de la commission de l'air. C'est exactement les chiffres que j'ai donnés ce matin.

**M. Henri Laudier**. Nous sommes loin des 5.000 appareils allemands de première ligne.

**M. Paul Bénazet**, président de la commission de l'air. Nous avons tout de même, dans la zone de l'intérieur, des avions modernes. Ces avions peuvent intervenir après quelques réparations et venir sur la ligne de combat.

C'est tout de même une chose qu'il faut dire. Vous supposez bien que cette situation n'est pas celle qui plaît au Sénat ni à sa commission de l'air. J'ai dit ce matin la vérité exacte. Tous ces chiffres ont été vérifiés par le ministère de l'air. M. Maroselli a raison de dire que sur le chiffre total des avions français, il y a un certain nombre d'indisponibles. Ce n'est pas douteux. Nous savons bien que dans toutes les armées du monde, il y a une proportion d'indisponibles.

Par conséquent, ce que nous pouvons demander — je n'ai pas abordé cette question ce matin, sachant bien qu'un rapporteur aussi distingué que notre collègue M. Maroselli ne manquerait pas de nous apporter ces détails — ce que nous pouvons demander, c'est que cette proportion d'indisponibles soit réduite au minimum. Le tout est de savoir si cette proportion est, ou non, infiniment supérieure à ce qu'elle devrait être.

Nous avons fait à la commission de l'air, observation sur observation à ce sujet. Les rapporteurs ont été unanimes à demander que cette proportion soit dimi-

nuée. Nous savons dans quelle proportion on peut la diminuer en prenant les moyens appropriés.

Maintenant, messieurs, je voudrais répondre à une réflexion que je viens d'entendre et qui mérite d'être relevée. Il ne faut pas oublier tout de même que la guerre a été déclarée par l'Angleterre et la France contre les forces allemandes. J'ai eu bien soin de dire ce matin que le total des avions modernes, anglais et français, est comparable au total des avions allemands. La situation n'est pas si catastrophique qu'on peut le supposer.

Inutile de dire que je ne considère pas cette situation comme satisfaisante pour nous. Nous nous tournons vers le Gouvernement, en plein accord avec le ministre de l'air, pour demander qu'un effort supplémentaire soit fait en vue de transformer rapidement cette égalité de forces en une supériorité incontestable de nos deux aviations sur celle de l'ennemi. Des efforts très énergiques ont été faits par ceux qui sont à tout prendre, responsables de notre équipement en matériel de guerre, c'est-à-dire par le Gouvernement. Je suis persuadé qu'avec toutes les préparations antérieures, avec les machines-outils que nous avons achetées, avec les dispositions prises, d'ici fort peu de temps, c'est-à-dire dans deux mois, nous allons obtenir une supériorité incontestable sur le matériel allemand. (Applaudissements.)

Il suffit de le vouloir.

**M. Maroselli**, rapporteur. Il n'est pas douteux, mes chers collègues, que dans toutes les aviations, il y a 25 ou 30 p. 100 des avions indisponibles, seulement il faut, dans le chiffre total qu'on donne, tenir toujours compte de ces indisponibilités. C'est ainsi qu'il y a 1.398 avions aux armées, dont 30 p. 100 d'indisponibles.

Je ne veux pas dire par là que notre armée de l'air est mal tenue et que c'est la raison pour laquelle nous aurions ces indisponibilités. Ce serait une faute : pourtant quand on table sur 1.398 avions, il faut tenir compte que 30 p. 100 ne sont pas disponibles.

Au surplus, le plan 5 prévoyait la construction de 2.617 avions modernes, plus 12.000 moteurs et cellules, c'est-à-dire environ 4.800 appareils.

Combien, monsieur le ministre, avez-vous actuellement de ces appareils ? Combien dans chaque catégorie, sont effectivement en escadrille ?

Deuxième question. Quel nombre d'avions avons-nous commandé en Amérique et combien en avons-nous déjà reçus ? Je m'empresse de dire que j'ai vu les avions américains à Casablanca et que les pilotes en sont extrêmement satisfaits.

Troisième et dernière question. Quel est le nombre d'avions que le conseil supérieur de la défense nationale a décidé d'affecter à la défense de Paris et combien de ces avions sont-ils actuellement capables de participer à la défense de la capitale ?

Je pourrais certes aborder quelques autres problèmes relatifs notamment au recrutement du personnel de l'armée de l'air, à la formation des pilotes et mécaniciens. Il suffira sans doute que je rappelle en terminant le vœu formel que le Parlement a récemment exprimé et que le pays fait sien, que la guerre doit être menée avec une énergie croissante.

Nous attendons de vous, monsieur le ministre, que cette énergie croissante définisse et anime votre action pour que, dans la bataille qui va s'intensifier, la France ait l'armée de l'air qu'il lui faut. (Vifs applaudissements.)

**M. le président**. Dans le même ordre d'idées : construction d'appareils, la parole est à M. Bellanger.

**M. Bellanger, rapporteur.** Messieurs, dans les différents exposés qui nous ont été faits — et d'ailleurs fort intéressants — j'ai surtout retenu des critiques et j'ai eu l'impression d'avoir sous les yeux une image plutôt négative de notre aviation.

Je veux, si vous le voulez bien, reprendre cette même image mais en la retournant pour vous la présenter du côté positif. Et, pour ne pas abuser des instants du sénat, je le ferai d'une façon très schématique.

Tout d'abord, je vous demande, mes chers collègues, de bien vouloir me permettre de consacrer quelques minutes à un petit avant-propos.

Cela se passe à la fin de 1937. Quelle était la situation de notre flotte aérienne ? Une flotte composée d'avions moyens mais périmés par rapport à ceux de la flotte allemande. Ceux-ci faisaient 100 kilomètres de plus que les nôtres. Même leurs avions de bombardement étaient plus rapides que nos avions de chasse.

Il va donc falloir demander à l'industrie aéronautique un très gros effort. Seulement, il se trouve que celle-ci n'a, à proprement parler, pas d'usine d'aviation. C'est une chose que l'on n'aperçoit pas assez : elle a des ateliers de montage, d'assemblage ; mais ce ne sont pas des usines. (Marques d'approbation.) Cette industrie, en effet, n'a fait que végéter.

On nous a parlé tout à l'heure des centaines de millions qui peuvent être donnés à des constructeurs pour leurs licences. Il est peut-être bon de rappeler que la plupart des pionniers de l'industrie de l'aviation se sont ruinés et que beaucoup sont morts dans la misère.

**M. Delesalle.** C'est tout à fait exact !

**M. Bellanger, rapporteur.** Or, les ateliers d'assemblage d'aviation, dits usines, ne possèdent aucun outillage moderne. Pourquoi ? Il faut que vous sachiez qu'en l'année 1937, il fut commandé 422 avions de guerre, air et marine, soit une moyenne de 35 avions par mois, lesquels étaient répartis entre plus de 10 constructeurs.

Pour construire 3 ou 4 avions par mois, ces industriels employaient la manière artisanale, avec une main-d'œuvre spécialisée et restreinte, à peu près comme on construit les prototypes. Si l'on avait voulu se permettre l'achat de certains matériels, notamment de presses à grand débit, on ne l'aurait pas pu, et pour deux raisons. La première, c'est que les industriels n'en auraient pas eu les moyens, la seconde, c'est qu'ils n'auraient eu que faire du gros débit de ces machines.

Or, rappelons-nous que les sociétés nationales, à dire d'expert, en 1936, possédaient un outillage qui, pour l'ensemble, avait été évalué pour la somme modeste de 40 millions.

Voilà, messieurs, ce qu'était la situation ! Que fallait-il faire ? Qu'a-t-il été fait ?

D'abord acheter des machines-outils. Or, de janvier 1938 à septembre 1939, il en a été acheté pour 1.660 millions. Aujourd'hui, le chiffre est de 3 milliards.

Les prototypes ? Il fallait aussitôt commander les modèles à construire ; mais on n'a pas le temps de faire exécuter de nouveaux prototypes, cela demanderait au moins un an. Il faut donc choisir, ce qui est fait immédiatement. Le choix se porte sur l'avion de chasse Morane, qui attend patiemment depuis 1935 et qui, malgré son âge — car un nouvel avion vieillit vite ! — remplira cependant une carrière assez glorieuse.

Les commandes sont donc passées aussitôt ; mais il faudra encore un long délai pour préparer l'outillage, pour équiper les machines-outils. Pendant ce temps, on va se trouver dans l'obligation pénible, mais

inéluctable, de laisser les usines achever une partie de leurs commandes en matériel surclassé ; car on ne pourrait pas fermer les ateliers et renvoyer les ouvriers. La fabrication des avions modernes, qui va se substituer à l'ancienne, ne permettra de sortir les avions de série que dix mois après, c'est-à-dire à partir de novembre 1938.

Aussi, pendant cette période d'installation, d'équipement, de transformation, il ne sortira qu'une faible moyenne — prévue, annoncée nettement à notre commission de l'air du Sénat — une faible moyenne de 44 avions par mois.

J'en ai fini de mon avant-propos. Maintenant, entrons dans le vif du sujet et voyons combien nous possédons d'avions de guerre.

**Un sénateur à gauche.** C'est au Gouvernement à nous le dire.

**M. Bellanger, rapporteur.** Nous avons entendu bien des chiffres ; ils varient selon les interprétations. Eh bien ! pour ma part, je vais apporter le chiffre réel : il est de 3.382 avions (*Mouvements divers*), 3.382 avions modernes, avions de guerre. Mais oui, mes chers collègues ! J'ai entendu dire maintes fois : « Dans ce nombre, on compte certainement les avions-écoles. » Mais non ! Si on les comptait, la sortie des usines pendant ces deux années n'aurait pas été alors de 3.382 avions, elle eût été de 5.000 ; car on en a fabriqué 1.700, qui sont le Goëland, les Caudron-Renault, les Amyot, les Hanriot, les Romano, etc. Ces avions-écoles, on ne les compte jamais, bien qu'ils tiennent leur place dans le potentiel industriel de la nation.

Donc, il est sorti des usines françaises, en deux ans, 3.382 avions de guerre exactement. Ce chiffre d'ailleurs n'a rien de mystérieux. Je l'emprunte à l'état officiel de la situation de l'armée de l'air, fourni par la direction du matériel aérien militaire, à la date du 20 mars, sous la signature du général Redempt.

Et parmi ces chiffres, combien on compte actuellement l'armée de l'air, ou plutôt à cette date du 20 mars ?

Exactement 2.765, dont 1928 de chasse, 249 de bombardement et 588 de reconnaissance et d'observation.

J'ai entendu tout à l'heure qu'on vous disait que dans ces chiffres figurent beaucoup d'avions indisponibles. Oui et non, messieurs ! Il faut s'entendre sur les mots et je vais vous les expliquer si vous le permettez.

Qu'appelle-t-on indisponibles ? Je voudrais bien que vous saisissiez que cela ne signifie pas en réparation. (*Mouvements divers*.)

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** J'ai donné les chiffres vrais d'avions au combat. (*Interruptions*.)

**M. Chassaing.** On dirait qu'on est plus enclin ici à entendre des critiques que des idées constructives !

**M. Bellanger, rapporteur.** En effet, mon cher collègue, nous sommes ici les seuls à avoir l'audace de ne pas être pessimistes !

**M. Josse.** La commission n'est pas d'accord ! Nous avons trois paroles différentes !

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** J'interviendrai, de nouveau, tout à l'heure.

**M. Bellanger, rapporteur.** Voulez-vous me permettre, mes chers collègues, de vous donner l'explication de ces indisponibles puisque je vois qu'elle vous irrite beaucoup ?

Il y a 2.765 avions de guerre. Sur ce chiffre, il y a 430 indisponibles et 132 réparations.

Que veut dire indisponibles ? Je vais vous donner, si vous le voulez bien, une description.

Je prends l'avion Bloch, avion de chasse qui devait faire 500 kilomètres à l'heure. Il n'a fait aux essais que 480 kilomètres. Il est néanmoins sorti des usines. Grâce à des modifications, notamment au déplacement du réservoir d'air qui faisait résistance et qu'on met dans l'aile, on va obtenir que cet avion dépasse 500, 510 kilomètres à l'heure. Par conséquent, tous ces avions qui sont ou aux armées, ou aux entrepôts et qui sont sortis d'usine, et réceptionnés par l'armée, sont considérés comme indisponibles pour la petite modification qu'on va leur imposer. Mais ce sont des avions qui seront utilisés avec des qualités améliorées et accrues. Voilà ce que signifie notamment, messieurs, le mot « indisponible ». Il ne signifie pas « réparation », qui fait l'objet d'une autre rubrique.

Je vous fais grâce, messieurs, de la description de tous les avions de chasse dans les formations et dans les entrepôts. On vous dit qu'à l'avant il n'y a que 1.067 avions de chasse, par exemple. Il faut bien compter ceux qui sont dans les entrepôts. Ils sont d'ailleurs là parce que le commandement l'a demandé : il veut avoir des réserves.

Il n'est pas question d'amener toute notre flotte, tous nos avions sur le front pas plus qu'il n'est question de prendre tous les mobilisés qui sont dans différents petits villages et de les faire venir tous à la fois sur le front.

Le commandement a à sa disposition tous les avions qu'il a réclamés et il a en entrepôt un certain nombre d'avions qui sont à sa disposition.

On vous dira que, parmi ces avions, certains sont encore indisponibles. Voici encore, messieurs, l'interprétation. Il y en a, en effet, certains appareils, qui n'ont pas leurs dispositifs de T. S. F. ni leurs mitrailleuses. Mais c'est voulu, parce que l'appareil de T. S. F. très délicat risque de s'oxyder et de se détériorer, si bien que pour des raisons que vous comprendrez, ces avions, quand ils sont entreposés près de grands centres, ne sont pas munis de leurs mitrailleuses qu'il serait peut-être facile à un certain moment d'utiliser ; mais au cas où le commandement a besoin de ces avions, il faut exactement six heures pour le montage des appareils de T. S. F. et pour la pose des mitrailleuses.

Mais, messieurs, ces 2.765 avions, qui répondent bien au programme du plan V approuvé par le conseil supérieur de l'air en février 1938, ne correspondent pas à la totalité de la production en avions modernes depuis cette date. Celle-ci comprend, en outre, les 444 appareils terminés en attente de réception à cause des conditions atmosphériques de ces derniers mois d'hiver. Elle a compris les 102 avions modernes détruits par l'ennemi ou réformés du fait des travaux de guerre ; et enfin 71 appareils vendus, cédés à l'étranger ; soit un second total de 617 avions qui, ajoutés aux précédents, donnent bien exactement le chiffre de 3.382 avions modernes de guerre sortis des usines françaises.

Nous verrons maintenant, messieurs, par quels moyens ils sont sortis. Voici, très condensée, la comparaison des différents facteurs, il y a deux ans et aujourd'hui, de l'outillage industriel. Je vous ai dit qu'il existait pour environ 40 millions de machines-outils et qu'il y en a aujourd'hui pour trois milliards.

Surface. — Au début de 1938, il y avait 180.000 mètres carrés. Le programme en

coûts portera ce chiffre, en 1940, à deux millions de mètres carrés.

**Personnel ouvrier.** — A fin 1937, 80.000 ouvriers qui travaillaient 1.800.000 heures par semaine. Aujourd'hui, 180.000 qui travaillent 9.900.000 heures par semaine.

**Personnel de l'armée de l'air.** — L'Assemblée, tout à l'heure, a entendu qu'on n'avait rien prévu et qui bientôt on n'aurait plus de pilotes et de personnels spécialisés. Deux chiffres: en 1938, on comptait 4 écoles et 1.700 élèves. Aujourd'hui, 37 écoles et 13.160 élèves. En juin 1940, c'est-à-dire dans deux mois, les écoles seront équipées pour fournir annuellement 6.000 officiers pilotes, 11.250 sous-officiers, 7.000 spécialistes; au total, 24.000 unités de personnel, par an.

**Prototypes.** — Jusqu'en 1938, il s'écoulaient entre la réception du prototype et la livraison du premier avion tête de série, deux ans, parfois trois ans, selon les modèles. Ces délais ont été réduits de moitié et même ramenés, en certains cas à dix mois.

**Production.** — Nous avons dit qu'elle était de 35 avions en 1937, de 44 en 1938; elle a été, en 1939, de 220 avions; en 1940, de 313, pour chacun des deux premiers mois de cet exercice. Elle est montée, pour le mois de mars écoulé, à 370 avions, ce qui fait qu'elle a décuplé depuis le départ en fin 1937.

Et les moteurs? En 1937, 1.470 moteurs, en 1938, 2.221; en 1939, 6.014; en 1940, 1.480 pour les deux premiers mois, ce qui correspond à la totalité de l'année 1937 et donnerait une cadence annuelle de 8.800 moteurs.

Peut-on se permettre une comparaison avec l'Angleterre? On peut noter que la production de 300 cellules et 600 moteurs a été atteinte en France en septembre 1939, soit moins de deux ans après l'adoption du plan de modernisation et l'accroissement de l'armée de l'air. Tandis qu'en Angleterre elle n'a été atteinte qu'en septembre 1938, soit plus de trois ans après l'adoption du plan d'accroissement de la Royal Air Force.

Quant à l'Amérique, les premières commandes remontent à juillet 1938, il y a plus de vingt mois. Les suivantes à décembre 1938. Malgré les campagnes des constructeurs français qui prétendaient qu'ils pouvaient suffire à tous les besoins de fabrication, qu'ils étaient en mesure de fournir tout ce dont l'armée de l'air avait besoin, malgré leurs protestations — on pourrait dire malgré leurs manœuvres et leurs intrigues — on a osé passer des commandes à l'Amérique, des commandes qui se révèlent aujourd'hui si indispensables, si salutaires et si précieuses. Et si gouverner c'est prévoir, qu'a-t-on prévu et qu'a-t-on effectivement commandé? 2.035 avions et 9.520 moteurs. Car si le nombre des cellules de chasse françaises peut être augmenté indéfiniment maintenant avec l'outillage que nous possédons, il n'en est pas de même du moteur. Je ne développerai pas ce point ici, ce serait trop long, et ce n'est pas du tout du même ordre. Déjà, dans la précédente guerre, les moteurs italiens Fiat, les américains Liberty avaient équipé pour une très grosse part les cellules françaises.

A ce propos, des fabrications de la précédente guerre, on a souvent cité les chiffres de fabrication des moteurs et des avions, atteints pendant cette période. J'ai toujours enregistré très volontiers cet hommage rétrospectif rendu aux constructeurs, car j'étais parmi ceux-ci et j'ai fabriqué à cette époque 100 avions par mois. Mais, au risque de déprécier à mes propres yeux la valeur de mes travaux,

je dois dire qu'on ne peut pas établir ainsi cette comparaison.

Si je ne craignais pas d'abuser de la bienveillance de l'Assemblée (*Parlez!*) je lui dirais pourquoi. En effet, d'après un petit travail auquel je me suis livré, il serait juste, pour faire cette comparaison, de la mettre au coefficient 5. Nos avions d'aujourd'hui demandent, en effet, cinq fois plus de main-d'œuvre, leurs tableaux de bord comportent environ cinq fois plus d'appareils, ce qui indique qu'il y a cinq fois plus d'installations mécaniques, électriques, thermiques, pneumatiques et hydrauliques. Les avions de 1914 faisaient du 100 à l'heure, quelques-uns même, comme le « Voisin », du 80 à l'heure. Ceux d'aujourd'hui font justement cinq fois plus, 500 à l'heure. Les moteurs d'autrefois variaient entre 100 et 200 chevaux; quelques-uns avaient des 80 chevaux Gnôme.

Les moteurs sont passés au coefficient 5 et font de 800 à 1.000 chevaux, en attendant les 1.200 chevaux qui sont prêts à sortir. C'est ainsi que l'on retrouve le même rapport de 1 à 5 dans presque tous les éléments de ces avions. Ils coûtaient aussi beaucoup moins de francs, mais là encore on ne peut comparer que des choses comparables.

Pardonnez-moi cette petite démonstration faite de souvenirs déjà lointains mais qui montre qu'il serait difficile de comparer les chiffres d'aujourd'hui avec ceux de cette époque. (*Très bien! Très bien!*)

D'ailleurs, si toutefois on voulait faire la comparaison, sans tenir compte du coefficient 5, comme je l'ai indiqué, il faut se rappeler qu'en 1915, après dix-huit mois de guerre, il sortait en moyenne 374 avions. Nous avons fabriqué, au mois de mars, 370 avions modernes. Pour le moteur, la moyenne était de 590. Nous avons vu que nous avons dépassé les 600.

J'en terminerai avec une considération, la plus importante peut-être, sur la qualité.

Que penser de la qualité? Celle-ci est essentiellement relative puisqu'elle dépend des progrès des aviateurs. La vitesse, notamment, doit être sans cesse augmentée. Jusqu'ici nos avions de chasse marchaient à un peu moins de 500 kilomètres à l'heure.

Les nouveaux types Dewoitine et Arsenal dépassent ce stade. Pour ce dernier, que la commission de l'air m'a chargé de suivre d'une façon permanente, je connais la question un peu plus particulièrement et je puis affirmer qu'il atteint le 560 à l'heure avec un moteur de 670 chevaux. Prochainement, avec un moteur de 1.000 chevaux, il doit faire du 575 à l'heure. Enfin avec un moteur de 1.200 chevaux pour lequel la cellule de série est prévue et dont il existe déjà un exemplaire prêt à faire ses performances, il dépassera largement le 600 à l'heure.

Je ne crois pas trop m'avancer en disant qu'il atteindra le 640.

Voilà, messieurs, les progrès attendus pour les tous prochains jours.

Et dans les jours passés, que valaient nos escadrilles?

Le suprême banc d'essai, c'est, n'en doutons pas, le combat. Nos équipages, jusqu'ici, ont victorieusement tenu tête à leurs ennemis, non pas un jour et par un coup heureux du destin, mais bien constamment, ainsi qu'en témoigne le tableau des combats enregistrés mois par mois.

Dans le dernier grand duel du 7 avril, cinq avions allemands ont été descendus par nos chasseurs qui n'ont perdu que deux appareils... et quels avions allemands! Les meilleurs entre les meilleurs;

un Messerschmidt 109 de chasse, un Messerschmidt 110 bi-moteur de combat, un Junkers et un Dornier de reconnaissance. Voilà un assez bel assortiment, après tant d'autres!

Ce résultat tout récent est trop éloquent pour être commenté. Mais il est pour moi comme une excuse de plus pour ne pas sacrifier à la mode du pessimisme en matière d'aviation. (*Applaudissements.*)

Tels sont, messieurs les résultats positifs qu'il convient, pour être complet, de mentionner en regard de critiques peut-être légitimes et de suggestions à coup sûr intéressantes.

Ils établissent à mes yeux que l'effort réalisé, s'il ne laisse pas d'être relatif, du fait de la grande disparité entre l'aviation française et celle des Allemands n'en a pas moins été considérable. Je n'hésite pas à dire qu'il nous permet d'envisager l'avenir avec confiance.

Notre aviation a déjà réussi à maintenir l'adversaire en échec...

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** C'est ce que j'ai dit.

**M. Bellenger, rapporteur.** ... à le tenir en respect. Elle sera bientôt en état, tant par la puissance de son matériel que par la valeur de ses équipages, de porter à cet ennemi des coups redoutables. Et, à l'instar de son aînée de la grande guerre, l'aviation de 1940 est en train de reconquérir une suprématie qui en fera sous peu un des auxiliaires les plus puissants de la victoire. (*Très bien très bien et vifs applaudissements.*)

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Si le Sénat n'y voit pas d'inconvénient, il y aurait lieu d'entendre le rapport de M. Delesalle sur les prototypes.

**M. le président.** M. le président de la commission de l'air demande au Sénat de vouloir bien entendre, comme dernier rapport de sa commission, celui de M. Delesalle sur les prototypes. Personne n'y fait objection?...

La parole est à M. Delesalle.

**M. Delesalle, rapporteur.** Mes chers collègues, vous permettrez à un mobilisé depuis 7 mois dans une formation de l'armée de l'air d'essayer de vous faire le bilan de nos forces aériennes. Dans la confusion de ce que j'appellerai les statistiques, je voudrais essayer de n'apporter ici qu'un élément d'objectivité.

Je ne pense pas, mes camarades ne pensent pas que c'est par des rétrospectives et par des querelles de doctrine qu'on sauvera ce pays, c'est dans l'effort de tous pour amener le redressement aérien de notre pays (*Très bien!*)

D'abord, je voudrais, reprenant ce qu'a dit tout à l'heure notre collègue Bellenger, vous citer quelques chiffres de l'effort prodigieux, formidable de 1914 à 1918 pour vous montrer ce que peut être le redressement splendide de l'armée de l'air et de notre pays quand il veut faire un effort.

Nous avons produit en 1914, 541 appareils, 23.600 en 1918, au total 51.000. En août 1918 — les journaux ont souvent cité ce chiffre — nous avons même atteint la pointe de 2.912.

Le cycle de la production des moteurs a été aussi étonnant. Nous sommes passés de 1.065 en 1914 à 44.500 en 1918, et nous avons construit 92.600 moteurs.

Les résultats? Nous partons en guerre en 1914 avec 120 appareils. A la fin de 1918, nous en avons 7.620, 4.320 sur le front, en escadrilles et dans les parcs, et 3.400 en réserve.

Malgré cela, nous avons été les grands fournisseurs de nos alliés — on l'a peut-être oublié — nous avons livré 12.000 moteurs aux Anglais, 4.800 aux Américains.

Mais je termine cet exposé rapide. En octobre 1918, sortaient des usines françaises, de jour et de nuit, 4 avions par heure et un moteur toutes les dix minutes. Je voudrais rechercher dans ces enseignements des victoires d'hier une grande espérance pour demain. (Très bien! très bien!)

C'est dans l'effort à suivre qu'il faut rechercher notre voie.

Objectif, je le serai, j'essaierai de montrer les lacunes et aussi les grandeurs de notre effort dans les 7 mois que nous venons de vivre.

Je ne voudrais pas, mon cher collègue Bellanger, comparer, comme vous l'avez dit très justement, l'effort de 1918 à celui de 1940. Mais permettez-moi de dire qu'à cette époque, on l'a dit ce matin, nos 14 départements du Nord et de l'Est étaient occupés, toute notre métallurgie paralysée, que nous avons perdu au cours de la guerre, 5.600.000 hommes, tués, blessés, prisonniers, que nous sommes partis sans matériel, sans usines, sans outillage, ce qui prouverait qu'on est parti de rien et qu'on a fait un effort magnifique. (Applaudissements.)

C'est entendu, de 1918 à 1938, nous avons commis des erreurs, je n'y reviendrai pas.

Nous n'avons peut-être pas donné à l'arme de l'aviation la prédominance qu'elle méritait. On l'a dit dans les commissions, on l'a dit dans toutes les réunions: nous avons cru au nombre plus qu'à la qualité. Malgré les avertissements prodigués dès 1935 par notre attaché de l'air à Berlin; malgré le concours militaire de Zurich qui a peut-être échappé à votre attention et, où, sur toutes les aviations du monde, l'Allemagne a pris les cinq premières places sur cinq compétitions; malgré les rapports présentés par le pilote Détröyat visitant toutes les villes allemandes, et peut-être malgré aussi les avis du général Vuillemin revenant de les visiter, il a fallu le coup de tonnerre de Munich pour comprendre que l'aviation avait une part prédominante sur le tapis de la diplomatie.

Comment l'Allemagne a-t-elle créé cette armée de l'air? Je voudrais en deux ou trois minutes vous le raconter, vous le dire pour voir le processus de son effort.

Il y a vraiment des actes de la part du chancelier du Reich qui sont étonnants. Il prend le pouvoir le 26 janvier 1933. 26 jours après, il crée l'armée de l'air; trois mois plus tard, le 6 mai, il institue le ministère de l'air. Le 9 mars 1935, c'est le début de la création réelle de l'aviation allemande.

Rappelez-vous cette année 1935! Le maréchal Goering annonce officiellement le réarmement aérien; il l'assure sept jours plus tard par le rétablissement du service militaire obligatoire, la construction de la première usine aéronautique aux environs de Berlin.

A la fin de 1935, 30 usines, 250 appareils matérialisent cet effort. Le 7 mars 1936, les troupes allemandes occupent la Rhénanie.

Plus tard, en 1937, l'aviation militaire allemande dispose de 1.000 appareils. Lesquels? Ceux d'aujourd'hui: Messerschmidt 109, Dornier 17. Elle construit de 400 à 500 appareils par mois; elle se prépare une armée de 2.500 appareils.

Sa maîtrise s'est affirmée. Elle occupe l'Autriche. L'ultimatum à la Tchécoslovaquie et l'accord de Munich en sont un nouvel exemple.

Le Reich précipite les événements: le 14 mars 1939, c'est l'annexion de Prague, consacrée par le survol de tous les aérodromes de Tchécoslovaquie, la prise de possession de toutes les villes.

Vient le drame de la Pologne. Le 2 septembre, nous mobilisons. Nous trouvons devant nous au début de septembre une armée de 5.000 appareils, doués d'une vitesse de 450 à 500 kilomètres à l'heure: les Messerschmidt dont je vous parlais tout à l'heure et les Heinkel 101.

Comment l'Allemagne a-t-elle réalisé cette puissance formidable de construction aéronautique. Comme vous le disait M. Bellanger, elle n'est pas restée dans l'artisanat; elle a créé ce que j'appellerai des Creusot de l'aviation, des usines formidables disséminées sur tout le territoire allemand, en particulier sur des points qui paraissent à l'époque invulnérables à notre investigation et à nos bombardements. Je l'ai dit tout à l'heure, par le rapport de M. Détröyat, nous connaissions leur ampleur et la puissance de leur production. Des villes entières sont construites; 75 usines de cellules et 24 de moteurs sont animées par 400.000 ingénieurs et ouvriers mécaniciens. On a connu ces chiffres. En vérité il y avait 200.000 ouvriers techniciens dans les usines allemandes et, d'autre part, 200.000 artisans faisant les pièces annexes: hélices, trains d'atterrissage et tous les accessoires confiés aux ouvriers qui ne comptent pas dans les effectifs réels des usines d'aviation.

Par conséquent, au point terminal de leur effort, nous trouvons 400.000 ouvriers.

Les terrains sont aménagés; je ne parle pas des routes tracées; l'infrastructure est prête. Nous sommes en décembre 1938.

Que fait l'Allemagne en Espagne? Simplement un banc d'essai; elle essaye son matériel. Quelques mois plus tard, pratiquement, elle le met en œuvre en Pologne, et vous savez de quelle façon. Quel a été le rôle de l'aviation allemande en Pologne? Il faut y penser, mes chers amis. Au début, la Pologne avait 14 divisions, quand l'Allemagne en avait 40; sa mobilisation n'était pas achevée, pas assurée. C'est cela qui a permis à l'aviation allemande de rendre tous ses effets, en attaquant les arrières, en coupant les communications, en interdisant aux états-majors leur liaison. Il n'y a qu'un terme pour définir cet envahissement formidable de l'air en Pologne: notre nation alliée a été paralysée en quelques heures.

Inutile de dire que le problème ne se poserait pas de la même façon pour nous à l'heure présente.

Quels moyens avons-nous et quels résultats avons-nous obtenus? Mes collègues avant moi ont essayé de vous dire quelle était la valeur de notre aviation de guerre à l'heure présente sur les lignes et de vous définir aussi les résultats obtenus.

Je n'insisterai pas longtemps, mais, du point de vue technique, je voudrais préciser deux ou trois points. On parle toujours du Messerschmidt et on dit quelle est la valeur du Morane de chasse par rapport au Messerschmidt. Je réponds qu'il y a deux Messerschmidt, qui portent le même numéro 109. Je m'excuse d'entrer dans ces détails techniques, mais l'un a une puissance de 600 CV, l'autre de 1.200.

Quand nous rencontrons le premier modèle, le Messerschmidt 109 de 600 CV, nous sommes en supériorité de 30 kilomètres à l'heure; quand nous rencontrons, au contraire, le Messerschmidt 109 de 1.200 CV, nous sommes en infériorité de 60 kilomètres à l'heure.

Malgré cela — et je confirme les indications données par nos collègues — nous avons eu des résultats étonnants, toutes les fois que notre chasse s'est rencontrée avec la chasse allemande. Pour quelles raisons? La première, ce n'est pas douteux, est la supériorité, la maniabilité de nos

appareils. La seconde raison tient à la méthode de tir. Vous savez que le haut commandement aérien français s'en est beaucoup préoccupé, et je dois rendre hommage au général de Marancourt et au général d'Harcourt, qui ont, pendant trois ou quatre ans, mis cette méthode de tir tellement au point que c'est grâce à cette méthode que nous avons accentué les résultats heureux des premiers jours. (Applaudissements.)

Et enfin, il faut le reconnaître, ces résultats sont dus non seulement au cran, mais à l'expérience de quinze années de ces vieux pilotes de chasse, trouvant en face d'eux une jeunesse très courageuse, certes, mais qui n'a pas la longue expérience des vieux chasseurs français.

Les résultats sont éclatants. Quels qu'aient été les coups durs, la moyenne donne ceci: sur trois appareils de chasse descendus, en moyenne deux allemands, un français.

C'est un point à noter à l'actif de notre aviation de chasse française, et je tiens à remercier particulièrement, au nom de mes camarades de chasse, M. le président Daladier et M. Guy La Chambre d'avoir acheté le matériel américain, parce que, grâce à ce matériel, aux premières heures de la guerre, et quelles que fussent les oppositions politiques et d'intérêts, nous avons pu tenir le coup, avec un succès qui a étonné nos adversaires. (Applaudissements.)

Hélas! messieurs — tout à l'heure je parlerai du nombre — vous vous étonnez de voir souvent notre ciel traversé par des avions étrangers ou ennemis; vous vous étonnez que la chasse n'ait pas l'air de remplir son rôle.

A la fin de 1918, sur un front réduit, puisque les Anglais en tenaient une partie, nous avions 2.000 appareils de chasse. Le maximum d'altitude de la bataille était à 6.000, 6.500 mètres et la profondeur de territoire battue par les avions de 100 kilomètres. Aujourd'hui, le plafond s'est élevé à 9.500, 10.000 mètres, et on peut dire que la zone de pénétration s'étend à 500, 600 kilomètres. Vous pourriez mettre demain 20.000 appareils de chasse français, vous n'empêcheriez pas un ennemi de survoler votre territoire. Ce sont des choses qu'il faut avoir le courage de reconnaître et de dire. (Très bien! très bien!)

J'en arrive à l'aviation d'observation. Elle a connu, au début, des heures tragiques. Nous avions, à ce moment-là, un grand nombre d'appareils désuets, ne dépassant pas 300 kilomètres à l'heure, assez mal armés. Nous avons rencontré une aviation de chasse allemande très vigoureuse. Nous avons eu des pertes douloureuses.

Je tiens à rendre hommage à tous ces équipages qui, connaissant l'infériorité de leur matériel, n'ont pas hésité à porter très loin, au mépris du danger, la valeur française. (Applaudissements.)

Depuis, la situation s'est redressée. Nous aurons d'ici peu — peut-être à la fin du mois — dans nos formations d'aviation, le Potez 63, l'équivalent du Dornier 17. Son armement était insuffisant. On vient de le renforcer considérablement. Tous les techniciens y travaillent. Nous aurons par conséquent d'ici un mois ou deux, en observation, un matériel équivalent à celui que possèdent nos adversaires.

J'en arrive à l'aviation de bombardement. Je me rappelle cette fameuse réunion du comité secret au Sénat. Nous nous interrogeons les uns et les autres et nous nous disions nos inquiétudes sur l'avenir. Nous vous demandions quelle serait votre politique. Vous avez dit: « En aviation, je suis obligé d'envisager la défensive ».

C'est la raison pour laquelle, hélas ! messieurs, dans ce domaine, il faut marquer notre infériorité. Si cette nuit, si demain, une opération de représailles de bombardement devait se faire, nous disposerions à peine de 100 appareils de bombardement datant de dix ans et qui feraient encore leur devoir, je vous l'assure, mais de nuit ; de jour, impossible ! Nous n'avons pas, à l'heure actuelle, un seul appareil qui, de jour, puisse franchir les lignes.

Je vous dirai tout à l'heure les raisons d'espérer, parce qu'il y en a. Dans la mesure où l'on marque l'infériorité de certains matériels, il est nécessaire d'y consacrer son effort. Ce n'est pas, je vous l'affirme, en terminant, un cri de désespoir que je jeterai ; mais je veux aujourd'hui vous dire la vérité. Je suis ici pour le faire.

Malgré cela, nos vieux appareils que vous voyez au Bourget, nos Amiot 143, qui font à peine 200 kilomètres à l'heure, ont traversé toutes les nuits les lignes et sont allés jusqu'à 200, 300, 400 kilomètres en Allemagne. Quelques-uns ont survolé les casernes allemandes à 200 mètres d'altitude. Les rapports en font foi, ce qui vous prouve que, quoi qu'on fasse, de nuit un avion passe comme il le veut. C'est un point sur lequel j'attirerai l'attention du Parlement.

**M. Edouard Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.** Voilà la vérité ! Il faut avoir le courage de le dire !

**M. Delesalle, rapporteur.** Or, demain, vous aurez des avions faisant 450, 500 kilomètres à l'heure, capables de voler de nuit, et nous ferons sur l'Allemagne une destruction particulièrement dangereuse.

Voyons maintenant notre avenir en bombardement. Je voudrais vous apporter des espérances. Hélas ! elles résident, je le dirai tout à l'heure, dans les prototypes. Nous avons, pour les appareils de bombardement d'excellents prototypes qui sont très lents à construire. Ils nécessitent un effort de main-d'œuvre et de matières premières considérable. Nous avons deux types d'appareils dont on a parlé ce matin : le Bloch 175 et l'Amiot.

Le Bloch est un appareil splendide. Tous les pilotes vous le diront. Malheureusement, pendant les mois d'avril, mai, juin, on sortira, dans ces deux types d'appareils, en tout 100 appareils.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Il y en a neuf sur le front.

**M. Delesalle, rapporteur.** Deux autres types, le Lioré 45 et le Bréguet 90, commencent à sortir en assez grande série. Le Lioré 45, mon Dieu ! il connaît les misères des enfants ; il a certaines difficultés de décollage : on essaie d'y porter remède. Il ne faut pas désespérer. Le Bréguet 90 commence à sortir. Il apparaissait comme une excellente machine, mais il a eu de nombreuses avaries de train d'atterrissage, et on essaie de renforcer ce dernier.

Si on veut porter son effort sur ces deux types d'appareils, surtout sur le Bréguet, on peut trouver là un élément intéressant pour l'avenir.

Alors, je pose un problème : on ne gagne pas des guerres avec des avions de reconnaissance ou de chasse, mais avec une offensive, et c'est le bombardement qui fera l'offensive. Il n'y a pas d'autres moyens. Quand vous voyez l'effort, aujourd'hui, pour la conquête de la Norvège et cette lutte de bombardiers allemands et anglais, vous constatez que la chasse est impuissante et que le bombardement passe à travers tout, qu'il commet des dégâts presque irréalisables. C'est aussi le cas de la lutte entre l'avion de bombardement et

le bateau : toujours le bombardement. J'insiste donc auprès de vous, monsieur le ministre de la défense nationale ; ce sera d'ailleurs, à la fin de mon intervention, les quelques questions que j'aurai à vous poser sur ce sujet.

En résumé, en ce qui concerne le matériel de chasse et celui d'observation, il est très honorable en qualité, mais il y a une déficience en quantité. Quant au matériel de bombardement moderne, il est inexistant à ce jour. On peut, en précipitant la cadence des prototypes qui existent, avoir des résultats heureux, je ne dirai pas demain, comme l'a semblé dire M. le président, qui est un peu optimiste, mais pour après-demain.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** C'est ce que j'ai voulu dire.

**M. Delesalle, rapporteur.** Il y a, enfin, le plan de réarmement aérien de la France, qu'on appelle le plan 5 ; il date des premiers mois de 1938. Il comprenait 2.600 appareils et, ce qu'on oublie généralement, autant en réserve.

Tout à l'heure, quand je parlerai de la politique du nombre, j'essaierai de jeter quelque clarté sur quelques points qui ont paru obscurs dans quelques interventions qui se sont produites ici.

Alors que nous sommes au huitième mois de la guerre, qu'il n'y a eu aucune attaque aérienne, qu'aucun point de notre territoire n'a été occupé, nous avons, en tout, en formations, 38,5 p. 100 de notre effectif du temps de paix.

Avant de rechercher la cause de cette situation, je veux essayer de vous parler le plus brièvement possible de l'objet principal de mon intervention, les prototypes. Je m'efforcerai de n'être pas trop technique, car l'heure s'avance. Je voudrais seulement vous dire que dans le domaine des prototypes, notre effort a été considérable depuis deux ou trois ans. L'Allemagne nous écrasait de sa technicité, il y a deux ans et demi ou trois ans.

Nos prototypes, actuellement, sont certainement l'équivalent des machines identiques allemandes. Je vais vous en donner deux ou trois preuves.

Prototypes de chasse. — Nous avons, monsieur le ministre de l'air, deux formules que vous connaissez bien ; la première, et c'est peut-être la plus heureuse, c'est toujours le développement continu d'un seul type : le Dewoitine 520 — Bellanger l'a dit tout à l'heure fort justement — avec des moteurs de plus en plus puissants. En septembre 1940, ils feront 540 kilomètres ; et au début de l'an prochain, 640 kilomètres. N'oubliez pas que tout le problème de la chasse en 1940 repose sur une formule de vitesse dépassant le 600.

Nous avons une autre formule : l'Arse-nal, on l'a rappelé ce matin, construit en bois et en métal. Cet Arsenal a eu vraiment une vie singulière, un curriculum que je voudrais rappeler rapidement.

C'est la plus belle réalisation faite en France d'un appareil nouveau eu égard à ses délais de mise en place. Tous les techniciens étaient curieux de savoir quels seraient les résultats de cet appareil. Quelle n'a pas été ma déception l'autre jour, allant à Sartrouville, de constater que les chaînes de sortie de cet appareil étaient arrêtées, pour des raisons diverses, dont je vous donnerai la principale tout à l'heure : la fabrication des aciers. (Mouvements divers.)

Au point de vue prototypes d'observation, je n'insiste pas. Nous pouvons d'ici l'année prochaine, avec des moteurs plus puissants, avoir des appareils parfaitement présentables.

Prototypes de bombardement. — J'ai dit que nous en avons d'excellents. Savez-vous que le Bloch fait 540 kilomètres à l'heure, que les douze premiers appareils de ligne depuis quinze jours sont déjà allés en Allemagne très loin, qu'ils ont donné d'excellents résultats, que les moteurs sont parfaits ?

Par conséquent dans ce domaine, s'il n'y avait pas le point de vue quantité, nous devrions être très satisfaits de la qualité. Je serai juste. On ne peut pas nier l'effort gigantesque entrepris depuis deux ans. Nous sortions de rien ; nous avons commencé à construire. Mais il ne suffit pas de faire des appareils, il faut recruter, entraîner des équipages, préparer des terrains, faire des moteurs, enterrer des usines. Je vous dirai un mot tout à l'heure de ces réalisations. Elles sont étonnantes et justifient la valeur de nos initiatives.

Croyez bien que la bataille du ciel n'est pas encore engagée aujourd'hui. Il y a eu des escarmouches. On a essayé simplement de croiser le fer. Les Allemands et nous avons envoyé nos meilleurs chevaliers dans le ciel pour savoir si la pointe était ou non émoussée. Voilà ce qui s'est passé. Il ne faudrait pas nous abriter derrière cette accalmie momentanée du front aérien pour supposer que nous sommes maîtres de la bataille. Si vous me demandiez, à moi qui suis de l'armée de l'air, s'il y a complète sécurité pour demain, je serais obligé de vous dire : non ! Et cette réponse est dramatique.

Comment en sortir ? Il est facile de faire des critiques. Je voudrais essayer d'apporter ici quelques solutions, bonnes ou mauvaises. La première raison, la plus grave de toutes, depuis deux ans et demi, est l'absence d'un chef responsable. Je vais vous citer un fait : de janvier 1938 à fin mars 1940, nous avons vu cinq directeurs techniques au ministère de l'air : les ingénieurs Volpert, Sabattier, Joux, Caquot et le sous-secrétaire d'Etat actuel, le colonel Mény. Quelle autorité peut être reconnue par ses subordonnés à un chef dont les pouvoirs n'excèdent jamais quelques mois ? Quelle continuité de vues peut-il y avoir dans ces conditions ? Quelle expérience peut être acquise ? Aucune industrie privée ne résisterait à de telles méthodes. Que deviendraient nos ministres des travaux publics et nos ministres des finances s'ils n'avaient pas ceux que notre président, M. Caillaux, appelait les grands commis ?

Je demande d'abord à M. le ministre de l'air de créer un grand commis de l'aviation, un homme auquel on donne du point de vue technique les pleins pouvoirs et surtout la responsabilité de l'autorité. (Très bien !)

Je dois dire d'ailleurs que, connaissant assez M. le colonel Mény, je lui fais à cet égard toute confiance. Il faut encore que les ordres donnés soient exécutés. Les ordres de M. Guy La Chambre sont parfois restés lettre morte pendant des mois.

Et pour quelles raisons ? Querelles de boutique ; querelles d'ingénieurs, querelles de tendances ou d'écoles. Il faut que tout cela cesse. Il y a un nom que je voudrais rappeler ici : celui du grand ministre de l'armement, M. Loucheur, en 1917 et 1918, dont l'autorité fut si respectée. Demain vous ne referez l'aviation qu'à la condition d'avoir un chef responsable, nommant des techniciens responsables.

**M. Bénazet, président de la commission de l'air.** Le chef responsable, c'est le ministre.

**M. Delesalle, rapporteur.** Le ministre est responsable dans le choix des hommes. Mais, quand il a choisi son homme, il faut



qu'il le suive, qu'il le défende, ou il n'est pas digne d'être à ce poste! (*Applaudissements.*)

Autre cause de retard: c'est la multiplicité des commissions d'examen, de contrôle. Une démocratie comme la nôtre a quelques défauts. En temps de paix, les ministres essaient toujours de couvrir leur responsabilité par une multitude de commissions des marchés, de surveillance, de coordination. La guerre impose des décisions rapides, et nous ne lutterons pas contre l'hitlérisme, contre le pouvoir absolu si nous modifions nos méthodes. (*Très bien!*)

Je demande qu'il y ait, à chaque échelon d'exécution, comme dans l'industrie privée, un chef qualifié et responsable. (*Très bien!*)

Enfin, très rapidement, car l'heure s'avance (*Parlez!*), j'en arrive au problème des matières premières. Toutes les fois que vous interrogez un constructeur, quel qu'il soit, il vous répond toujours: « Ma fabrication est arrêtée parce que je manque de certaines matières premières et de certaines fournitures spécialisées. » Matières premières? Toujours l'acier. J'en parlerai tout à l'heure. Fournitures? En aviation il y a certains monopoles: des pompes, des trains d'atterrissage, des inhalateurs, différentes petites pièces dont l'importance technique est telle qu'on est obligé d'avoir certaines garanties de fabrication. Toutes les fois que vous interrogez un constructeur sur une chaîne qui s'arrête, il dit: « Voyez-vous! Je n'ai pas cette pompe, tout est arrêté! »

Alors, je pose le problème de l'acier qu'a posé ce matin mon collègue M. Delteil. M. le ministre de l'armement pourra me démentir si mes chiffres sont inexacts. Nous devons produire en France, je crois, 60 tonnes d'acier spécial!

**M. Dautry, ministre de l'armement.** 40.000!

**M. Delesalle, rapporteur.** En effet, je n'avais pas mis mes lunettes. L'aviation en consomme 6.000; d'ici sept ou huit mois elle en consommera 12.000. Monsieur le ministre de l'armement, je comprends vos difficultés. Vous êtes le grand fournisseur de la guerre, de la marine et de l'air. Toutes les fois qu'une demande de l'air s'adresse à vous, vous essayez, responsable d'ailleurs de votre tâche, d'équilibrer vos fournitures au prorata des demandes. Mais alors, il y a deux solutions: ou bien, dès demain matin, priorité pour les fournitures de l'aviation, ou achats à l'étranger. Quelle n'a pas été ma surprise d'entendre que cet acier spécial, l'Angleterre, notre alliée, l'Amérique, la Belgique, la Suisse, nous l'offrent. (*Exclamations.*) Je ne veux pas invoquer, monsieur le ministre, la très haute autorité qui m'a donné ces renseignements. Elle approche de très près une des grandes directions du ministère de l'air d'hier. Ou j'ai tort ou j'ai raison. Si vous ne pouvez pas en acheter à l'étranger, il y a l'autre solution: la priorité. On l'a rappelé ce matin. L'appareil de l'Arsenal, sur lequel nous comptons le plus, a vu sa chaîne arrêtée parce qu'il manque 143 kilogrammes de métal par appareil. Par conséquent, pendant trois mois nous allons retarder notre maîtrise du ciel pour une question de quelques tonnes de métal spécial. Il y a donc là un effort considérable à faire. (*Vifs applaudissements.*)

Ma seconde question est celle de la main-d'œuvre. Je disais une vérité de La Palice en affirmant qu'on accroît la cadence de sortie des appareils dans la mesure même où l'on met à la disposition du ministre de l'air plus de ces techni-

ciens dont il a besoin. Mais toutes les fois que je feuillette le vieux livre de l'histoire de l'aviation pendant la guerre 1914-1918, je suis frappé de voir l'importance que la main-d'œuvre féminine avait prise alors. Je devrais en dire autant d'ailleurs pour toutes les autres industries de guerre.

Voilà deux ans que je demande qu'on accroisse considérablement la main-d'œuvre féminine. En Allemagne, la plupart des fabrications de guerre ont dû toute leur accélération à l'entrée de cette main-d'œuvre dans les usines. On m'a dit qu'elle était impossible à utiliser du jour au lendemain. Sans doute, mais ce que je demande, c'est que l'on crée dans chaque usine un petit centre d'apprentissage pour ces femmes qui, dans quelques mois, pourraient commencer à nous rendre les plus grands services.

C'est ce qu'a fait l'industrie allemande; chaque usine avait l'obligation de créer une école d'apprentissage pour les mécaniciens et les ouvriers et même un centre d'apprentissage pour la maîtrise. Si vous n'y prenez garde, vous aurez beau accroître votre main-d'œuvre ouvrière, dans quatre mois vous ne trouverez plus le personnel spécialisé, ni la maîtrise indispensable.

Je demande donc qu'obligatoirement, dans toutes les usines, il soit créé dès aujourd'hui des écoles d'apprentissage qui perfectionnent la main-d'œuvre avant de la mettre à la construction.

Et pourquoi ne pas faire appel davantage à la main-d'œuvre exotique? M. le ministre de la marine marchande pourrait me dire sans doute les difficultés de transport de cette main-d'œuvre. Mais nous avons par exemple les Annamites, dont dix mille ont été déjà importés, ainsi que M. Mandel pourra le confirmer...

**M. Mandel, ministre des colonies.** Douze mille.

**M. Delesalle, rapporteur.** Mais, quand vous reprenez les statistiques de la guerre de 1914-1918, vous êtes stupéfaits de constater l'effort formidable fourni par notre empire de 100 millions d'hommes. Malheureusement, on ne peut pas obtenir avec les indigènes des contremaîtres.

**M. Mandel, ministre des colonies.** Il y a, en ce moment, en Indochine, 70.000 indigènes qui attendent d'être embarqués. C'est un problème de fret.

**M. Delesalle, rapporteur.** J'aborde enfin un problème qui me paraît capital:

Il ne suffit pas d'avoir des usines d'aviation, il faut les protéger. Si je devais faire une offensive contre l'Allemagne, je n'attaquerais pas ses terrains, ses bases, j'attaquerais ses usines, car il faut d'abord détruire la mère avant de détruire les enfants.

C'est un aviateur qui vous parle et tous mes camarades qui vous parlent par ma bouche. Des terrains, on en trouvera toujours, mais les usines, comment les défendre?

Il y a des usines plus menacées les unes que les autres, celles d'abord qui sont le plus près du front, celles qui sont près des points d'eau, et celles de la grande banlieue parisienne. Il est impossible de défendre toutes nos usines de guerre françaises; je demande au moins que, pour certains grands centres de construction de moteurs ou de cellules, soient concentrés tous nos moyens de défense moderne si nous ne voulons pas avoir un jour un réveil douloureux.

Le ministre de l'air, M. Guy La Chambre, a eu le grand mérite de faire un effort considérable pour essayer de mettre en terre certaines usines. Vous savez

que, dans quelques mois, tous nos moteurs d'avions seront montés dans des carrières complètement à l'abri des coups de l'ennemi. C'est un effort dont je tiens à signaler ici les heureux résultats.

Mais vous pensez bien qu'il n'est pas possible de mettre sous terre ou sous du béton toute l'industrie de guerre française. Il faut, par conséquent, disséminer les usines le plus possible sur l'ensemble du territoire. Si vous construisez de nouvelles usines, les mettre, dans toute la mesure du possible, en Afrique du Nord, en tout cas les éloigner du front. Mais je crois que c'est encore dans la dissémination dans nos villes et peut-être dans nos campagnes, par la construction de certains appareils en bois, comme le V. G., l'Arsenal, que nous atteindrons une certaine sécurité dans la défense de notre production.

Quelques mots du haut commandement aérien.

Pour le commandement des troupes terrestres, il est normal que celui-ci soit limité à une zone dont l'étendue est fonction de l'importance des effectifs à mettre en jeu et de l'évolution des armées de bataille. Il est normal que la zone d'opérations d'un général George, par exemple, soit limitée à un certain nombre de départements de la frontière de l'Est.

Pourquoi ne pas donner au chef de l'armée aérienne un commandement étendu sur toute la zone des opérations aériennes, c'est-à-dire sur tout le territoire de la métropole, de l'Afrique du Nord et du Levant? Est-ce que Bordeaux et Nantes ne sont pas aussi menacés que Nancy? Est-ce que vous savez qu'à l'heure actuelle le général Vuillemin n'a aucun pouvoir à partir d'une certaine limite?

Or qu'est-ce que la zone aérienne sinon la zone d'action des avions de l'ennemi?

Il y a à l'heure actuelle trois zones d'opérations: la zone terrestre limitée à une certaine distance du front, la zone aérienne qui est reculée de 50 kilomètres, tout le reste de la France appartient à d'autres commandements, à d'autres unités de ravitaillement, à d'autres chefs. Il n'est pas possible d'assurer la défense aérienne d'un territoire quand on n'a pas l'intégralité du commandement sur l'intégralité de la zone où l'ennemi peut opérer.

Et voici une critique qui a été faite par d'autres collègues: beaucoup trop d'états-majors constituent un écran entre le commandement et les exécutants.

Il y a un mois encore, dans ma formation, un ordre de mission parvenant aux escadrilles de bombardement de la part du général en chef, devait traverser les réseaux de l'armée aérienne de la zone d'opérations aériennes de la division, de la brigade, de l'escadre, du groupe et de l'escadrille et très souvent les ordres n'arrivaient presque qu'après l'exécution de l'opération.

Je demande instamment qu'une partie de ces états-majors pléthoriques disparaisse. Je crois d'ailleurs qu'une réforme est amorcée dans ce sens. Je vous demande de la continuer. (*Vifs applaudissements.*)

Puis, messieurs, il y a une raison d'ordre moral et psychologique. Elle est importante. Je la résume d'une phrase: il faut que le commandement garde le contact, le plus serré, le plus étroit avec les exécutants. (*Nouveaux applaudissements.*) Pour commander l'aviation, il faut la connaître et vivre près d'elle. C'est la grande leçon de la guerre de 1914-1918.

Par contre, je vais peut-être vous étonner, je demande qu'on renforce les états-majors en bas de l'échelon. J'ai l'impression

sion que notre commandement est une pyramide sur sa pointe. Si vous saviez les difficultés d'un exécutant pour assurer cette paperasserie de tous les instants, de tous les jours qui ne leur permet pas d'assurer leur mission, leur tâche ! Mettez des officiers de réserve au bas des échelons pour dégager les commandements de toutes ces servitudes nécessaires peut-être du ravitaillement, et au contraire montez brusquement en pointe pour laisser le grand chef en union constante et étroite avec les hommes qui assurent leur tâche dans les conditions les plus difficiles à travers tous les dangers, lui permettant ainsi de les approuver et de les encourager. (Applaudissements.)

Il ne suffit pas d'avoir des chefs, il faut des exécutants. Je parle de la question des écoles très rapidement. Je prends toujours les statistiques de la guerre de 1914-1918 parce que c'est une leçon toujours vécue, toujours vivante !

**M. Emile Bender.** Et qu'on perd trop de vue !

**M. Delesalle, rapporteur.** Nous avons formé en 1915 — je prends les chiffres de 1915 — 1.500 pilotes ; 2.700 en 1916, 5.000 en 1917, 6.000 en 1918, au total 16.834 pilotes. Il y avait 4.000 appareils pour les former.

Combien construisons-nous d'appareils d'école aujourd'hui ?

Monsieur le ministre de l'air, dans le premier trimestre, nous n'en avons pas sorti 200 ! On parlait tout à l'heure de la multiplicité des écoles. C'est exact. Hélas ! tous mes collègues qui ont des écoles dans leur département peuvent constater que ces écoles sont pleines d'élèves, mais qu'il n'y a pas de matériel. Il y a là un effort à poursuivre, à réaliser. Si vous ne le faites pas, vous aurez dans six mois des machines, mais vous n'aurez pas de pilotes dans l'armée de l'air. C'est une question de coordination dans les efforts.

Tout à l'heure j'ai entendu M. le président Bénazet dire, comme l'avait fait d'ailleurs M. Guy Lachambre à l'autre assemblée : « Pour évaluer la force de l'aviation, il faut la comparer à l'ensemble des forces d'un côté au regard de la force adverse ».

Il voulait entendre par là qu'il fallait conjuguer les forces aériennes françaises et anglaises pour les comparer avec la flotte aérienne allemande.

Je vais le dire avec beaucoup de discrétion : c'est une thèse que, moi, je ne peux pas admettre. Mes raisons sont les suivantes : la position géographique de l'Angleterre, l'insularité de la Grande-Bretagne la rend particulièrement vulnérable parce que vous savez qu'un pays entouré par la mer ne peut pas avoir des défenses d'aviation suffisamment assurées. Elle peut être attaquée aujourd'hui aussi bien à l'Ouest qu'à l'Est. Par conséquent, par sa position géographique même, l'Angleterre sera toujours obligée de garder par devers elle un nombre considérable d'appareils.

Seconde raison. Certains me disent : « Mais si nous n'avons pas d'appareils de bombardement, c'est l'Angleterre qui suppléera notre déficience ». Je réponds qu'il est très difficile de faire des opérations de bombardement quand on n'est pas sur le territoire même du commandement. Pour des raisons de liaison d'états-majors, des raisons de mouvements de troupes diverses dans un secteur — je le sais parce que c'est un peu notre métier — il n'est pas possible de demander à une aviation stationnée en Angleterre de participer, heure par heure, à une trouée, par exemple, sur notre front.

Troisième raison. Nous avons accepté, très heureusement d'ailleurs, et peut-être fiers aussi, la tutelle de la Grande-Bretagne du point de vue de la marine. Je crois qu'il serait peut-être dangereux d'accepter aussi la tutelle anglaise dans le domaine aérien. (Très bien !)

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Voulez-vous me permettre un mot, mon cher collègue ? (Mouvements divers.)

Comme président de la commission de l'air, je ne peux pas laisser dire par un de nos collègues quelque chose qui n'a jamais été dans mes intentions, ni par conséquent dans celle de mes collègues de la commission.

J'ai dit suffisamment ce matin que, pour comparer la puissance offensive de l'Allemagne avec la puissance défensive de la coalition, il fallait bien connaître exactement les chiffres de l'armée aérienne allemande, et les chiffres totalisés de l'armée aérienne anglaise et de l'armée aérienne française. Mais j'ai eu soin de dire immédiatement après — et je m'en réfère à mes collègues — qu'une situation de ce genre ne pouvait pas nous donner satisfaction et qu'au contraire je demandais que, le plus rapidement possible, nous retrouvions dans le domaine de l'air la suprématie qui n'aurait jamais dû nous être enlevée. Je tenais à bien établir ce point.

**M. Delesalle.** Messieurs, j'ai terminé et je m'excuse d'avoir été aussi long. (Non ! Non ! Applaudissements.)

J'ai parlé au nom de mes camarades de l'armée de l'air, qui se refusent à faire de la politique.

**M. Joseph Gaillaux.** Très bien !

**M. Delesalle, rapporteur.** J'ai vu dans nos formations des hommes de toutes opinions, de toutes origines, de toutes confessions : ils ne considèrent qu'une chose, c'est leur drapeau. (Très bien !)

Ils souhaitent ardemment qu'un Parlement nous oublie aussi toutes les querelles d'hier, pour nous consacrer tous ensemble à l'œuvre magnifique de redressement national. (Applaudissements vifs et prolongés. — L'orateur, en regagnant sa place, reçoit les félicitations d'un grand nombre de ses collègues.)

**M. le président.** Les communications de la commission de l'air sont achevées.

Au nom de la commission de la marine, la parole est à M. Le Gorgeu, son président.

**M. Le Gorgeu, président de la commission de la marine.** Mes chers collègues, chargé par la commission de la marine de vous exposer la situation actuelle de ce département, j'aurais pu vous faire un exposé général. J'ai estimé qu'il valait mieux employer une autre méthode. Il est, en effet, parmi les questions qui intéressent le département de la marine, certaines questions moins importantes qui sont affaire entre le ministre de la marine et la commission (Très bien !), et au contraire un certain nombre d'autres questions dont le Sénat a besoin d'avoir connaissance.

Ce sont celles que je traiterai devant vous. Je vous dirai d'abord quelques mots de l'organisation générale de notre marine.

Quelques mots au sujet de son personnel et de la D.C.A. Je m'étendrai un peu plus longuement sur la question de l'aéronautique navale, sur celle de notre puissance navale et sur notre programme de construction. Après vous avoir, en quelques mots, résumé l'action de la marine au cours des 7 derniers mois, je vous apporterai une conclusion extrêmement simple.

Voici donc d'abord ce que j'ai à vous dire au point de vue de l'organisation générale de la marine.

Nous avons tout d'abord à Paris M. le ministre de la marine avec son état-major général, avec ses services, qui continuent à diriger l'administration du département de la marine. Nous avons d'autre part, à 73 ou 80 kilomètres environ vers l'Ouest de Paris, l'amirauté, qui est spécialement chargée de la direction des opérations.

Il est certains d'entre vous qui ont eu l'occasion de visiter les locaux dans lesquels se trouvent actuellement l'amirauté. Vous pourrez affirmer que cette amirauté a été installée dans des conditions exceptionnellement bonnes. Ce n'est pas au hasard que l'amirauté a été placée là où elle se trouve. C'est spécialement parce qu'il y avait à ce point un relai de câbles téléphoniques et télégraphiques tel que l'amiral en chef commandant notre flotte peut donner ses instructions dans tous les points de la France avec le maximum de célérité et de sécurité.

Ce qui a frappé ceux qui ont visité cet état-major est la simplicité de l'organisation et le petit nombre d'officiers qui s'y trouvent. C'est donc un hommage que je veux rendre de ce point de vue à cette organisation. (Très bien !)

L'amiral de la flotte, le chef d'état-major général de la marine, exerce son commandement sur toute notre flotte. Pour l'aider et en dehors des autres commandements à Casablanca, à Dakar et en Extrême-Orient, il a trois amiraux sous ses ordres, qui commandent chacun un théâtre d'opérations.

Le théâtre d'opérations Nord-Est est dirigé par un amiral qui se trouve à Dunkerque, un théâtre d'opérations Ouest dirigé par un amiral qui se trouve à Brest et, enfin, un théâtre d'opérations de la Méditerranée, dirigé par un amiral qui se trouve à Toulon.

Ces amiraux ont chacun leur secteur défini, mais pas d'une façon absolue, en ce sens que lorsqu'une opération est commencée sur un certain théâtre, il appartient à l'amiral de la flotte, M. l'amiral Darlan, d'étendre selon les circonstances le champ d'opérations sur lequel s'étend l'autorité de l'amiral du théâtre d'opérations.

Sous les ordres de ces trois amiraux, qu'on appelle communément l'amiral Nord, l'amiral Ouest et l'amiral Sud, se trouvent les préfets maritimes. Ceux-ci sont chargés de l'organisation et de la défense de nos côtes et doivent maintenir libres les chemins d'accès à nos bases.

Enfin, nous avons les escadres, avec les amiraux qui les commandent, escadres qui n'ont pas toujours conservé leur formation du temps de paix, parce que jusqu'à présent elles n'ont pas été employées en entier et qu'elles se trouvent divisées suivant les besoins et d'après les ordres reçus de l'amiral de la flotte, soit directement, soit par l'intermédiaire des amiraux commandant les théâtres d'opérations.

Je m'excuse de ces détails, mais il était important que je vous expose ainsi en quelques mots l'organisation de notre marine. (Très bien !)

Sur le personnel, quelques mots seulement. Je parlerai d'abord du personnel de la flotte, ensuite du personnel de nos arsenaux.

En ce qui concerne le personnel de la flotte, je puis dire, sans crainte d'être démenti, que les officiers de marine constituent un corps d'élite ; et, d'ailleurs, cet hommage rendu aux officiers de la marine, nous pouvons l'étendre aux ingénieurs et techniciens de la même armée.

en même temps qu'aux commissaires de la marine, aux médecins et aux pharmaciens. Il est certain que la marine dispose d'un corps d'officiers qui est au-dessus de la moyenne.

Quant aux marins, vous savez ce que valent nos équipages. Je n'insisterai donc pas sur leur valeur. Je dirai seulement que le moral est actuellement excellent dans toute la marine embarquée.

En ce qui concerne les arsenaux, votre commission de la marine avait eu, au début des hostilités, quelques craintes. Elle a dû envoyer des commissaires enquêter dans les différents ports et établissements de la marine. Il lui était revenu des bruits concernant certains faits de freinage, certaines menées communistes. Nous nous en sommes expliqués à plusieurs reprises avec M. le ministre de la marine. Il est apparu que s'il y avait eu une certaine propagande faite dans des conditions qu'il est difficile de réprimer, de bouche à oreille, ou par le dépôt de tracts dans les vêtements laissés par les ouvriers dans les vestiaires, actuellement il n'y a plus rien d'anormal. Après quelques sanctions, tout semble être rentré dans l'ordre.

En ce qui concerne le freinage, il pouvait être préconisé par des raisons d'ordre politique, à l'instigation des communistes. Il est apparu à votre commission qu'à un moment donné, on a pu relever une certaine faiblesse de rendement dû à un esprit de camaraderie d'un genre spécial, en ce sens que l'on conseillait aux ouvriers de ne pas travailler trop vite pour faire revenir plus vite du front la plus grande partie des camarades partis aux armées. Sur ces faits, l'attention des autorités a été attirée et ils ont été réprimés dans la majeure partie des cas.

Il est un autre point sur lequel je voudrais dire quelques mots; je veux parler de l'insuffisance du cadre des agents techniques des arsenaux. Il y a là une difficulté à surmonter. Je ne m'étendrai pas longtemps sur cette question, que nous avons déjà traitée; le recrutement des agents techniques est devenu difficile parce qu'on a été obligé de fermer, bien qu'elles fussent remarquables, l'école technique élémentaire et l'école technique supérieure. Le vœu émis par le corps des ingénieurs des constructions navales et celui des ingénieurs de l'artillerie navale, c'est que, si c'est possible, on tâche de rouvrir ces écoles, bien que, pendant un certain temps, les élèves en soient soustraits au travail de la production quotidienne.

Quelques mots maintenant sur la D. C. A. Je n'aurai pas à en parler bien longuement, car déjà, à cette tribune, on y a fait allusion. Je ferai seulement une distinction entre la D. C. A. des ports militaires, assurée, avec du matériel de la marine, par la marine elle-même et qui est établie dans des conditions convenables, et la D. C. A. des autres ports, qui est bien assurée, en temps de guerre, par la marine, mais avec un matériel qui vient de l'armée de terre. Ce matériel est insuffisant. J'espère qu'on pourra très rapidement remédier à cette situation. Je n'insisterai donc pas. L'embouchure de la Seine, notamment, et notre grand port de Marseille sont très insuffisamment défendus contre des attaques éventuelles par avions.

J'en arrive maintenant à deux points principaux de mon intervention: l'aéronautique navale et notre flotte.

En ce qui concerne l'aéronautique, ceux d'entre vous qui firent partie du comité de la défense nationale formé par la réunion de nos trois commissions de l'armée, de l'air et de la marine, au com-

mencement de l'année dernière, savent que c'est un point sur lequel nous avons eu déjà l'occasion d'insister.

A cette époque notre aéronautique navale était très insuffisante, je ne dis pas inexistante, mais elle était composée d'appareils qui, en qualité et en quantité, ne répondaient pas aux besoins de la marine.

Des observations ont été faites. Le ministre de la marine s'est employé dans toute la mesure de ses moyens à améliorer la situation. Il y a eu une amélioration légère, mais qui ne répond pas du tout à nos désirs.

Les fournitures de 1939 ont été insuffisantes, en qualité et en quantité. En qualité, pour deux raisons. Premièrement, les appareils fournis n'ont pas toujours répondu aux performances désirables. Deuxièmement, beaucoup d'appareils, en raison des retards de livraison, étaient périmés lorsqu'ils furent mis à la disposition de la marine.

En ce qui concerne la quantité, voici quelques chiffres qui vous éclaireront. Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 1939, il a été fourni à la marine par notre ministère de l'air, 135 appareils, dont 23 d'entraînement ou de servitude et 20 éclaireurs bombardiers américains, si bien qu'en réalité, venant de notre production nationale, il reste simplement 92 appareils, soit 11 par mois. Encore faut-il considérer que parmi ces appareils, il y avait 17 Lioré 210 et 9 Lioré 257 bis, qui étaient manifestement au-dessous de ce qu'on pouvait en attendre. Dans les quatre derniers mois de 1939, la marine a reçu 87 appareils: 63 de combat et 24 de servitude. Sur les 63 de combat, 5 proviennent de réquisitions, 16 proviennent d'Amérique, si bien que, de nos usines, il ne provient que 42 appareils, soit en moyenne 10 par mois.

Quelles ont été les fournitures des trois premiers mois de 1940? 122 appareils de combat et 41 de servitude, soit pour les appareils de combat, 41 par mois, alors que la marine en avait demandé 82. A signaler qu'aucun appareil d'exploration ou bombardier n'a été livré à la marine.

Messieurs, si nous jetons un coup d'œil d'ensemble sur la situation de notre aéronautique navale, nous voyons que, par rapport à l'année dernière, au moment où un rapport avait été fourni sur cette question, notre aviation navale s'est améliorée en qualité, mais les cadences actuelles permettent à peine de remplacer le matériel ancien et ne permettent nullement d'accroître le nombre de nos appareils en service. Je ne puis m'empêcher de penser à un rapport déposé il n'y a pas très longtemps — deux mois environ — par M. Laurent-Eynac sur l'aéronautique navale. Quelles étaient alors les conclusions de M. Laurent-Eynac? Il nous disait: « Les prévisions de la marine sont très insuffisantes ». Je me permets de lui faire remarquer que, comme je l'indiquais tout à l'heure, les prévisions de la marine ne sont pas satisfaites.

Je souhaite que M. Laurent-Eynac, ministre de l'air, n'oublie pas les conclusions de M. Laurent-Eynac, rapporteur de la commission de l'aéronautique navale, et j'espère qu'il apportera une aide efficace au ministre de la marine.

Nous arrivons au point capital de notre intervention: examiner notre force navale et dégager, après avoir fait la comparaison avec celle de l'adversaire, les mesures à prendre et notre programme nécessaire de constructions navales.

Voici la composition de notre flotte, fournis par les services de la marine. Nous avons sept bâtiments de ligne correspondant à 163.945 tonnes. Je note que

parmi eux sont comptés nos *Bretagne*, *Lorraine* et *Provence*, bâtiments refondus, et aussi nos meilleurs bateaux actuellement en service, le *Dunkerque* et le *Strasbourg*, de 26.500 tonnes. On y a fait figurer aussi deux bâtiments à peine sous l'âge et qui devraient être mis hors d'âge: le *Courbet* et le *Paris*.

Bâtiments porte-aéronefs: un seul porte-avion, le *Béarn*, 22.146 tonnes. Il est manifestement insuffisant, ne serait-ce que par sa vitesse. Quand il accompagne l'escadre, il faut que celle-ci ralentisse son allure, sinon le *Béarn* ne peut la suivre. Nous avons également le *Commandant-Teste*, qui sert au ravitaillement et qui transporte des avions.

En ce qui concerne les croiseurs de première classe, de 10.000 tonnes, nous en avons sept, et onze de deuxième classe. Notre marine a 32 contre-torpilleurs, 39 torpilleurs, 77 sous-marins.

Le tout fait 541.788 tonnes en service. D'autre part, nous avons en construction trois bâtiments de lignes de 35.000 tonnes, soit 105.000 tonnes, un bâtiment porte-aéronefs de 18.000 tonnes, un croiseur léger de 8.000 tonnes, 25 contre-torpilleurs et 21 sous-marins. Au total, 183.593 tonnes.

Il est bien entendu que, si nous comparons notre tonnage avec celui de l'Allemagne, nous avons une supériorité marquée. Je prends ici les chiffres donnés pour l'Allemagne avant les événements qui viennent de se dérouler ces jours derniers le long des côtes norvégiennes. Voici quelle était sa situation:

Quatre bâtiments de ligne: ils comprennent le *Gneisenau* et le *Scharnhorst*, de 26.000 tonnes, qui correspondent au *Dunkerque* et au *Strasbourg*, soit ensemble 52.000 tonnes; deux cuirassés de poche, puisque le *Graf-Von-Spee* a été coulé, l'*Amiral-Scheer* et le *Deutschland*, de 10.000 tonnes, soit ensemble 20.000 tonnes. Au total, 72.000 tonnes.

Deux croiseurs de première classe de 10.000 tonnes, soit 20.000;

Six croiseurs de deuxième classe faisant ensemble 36.400 tonnes et 66 contre-torpilleurs ou torpilleurs, 73.536 tonnes.

Au total 201.954 tonnes, auxquelles il faut ajouter les sous-marins, pour lesquels on a placé, au tableau, un point d'interrogation, parce qu'on n'est pas fixé sur le nombre qu'en possède l'Allemagne.

Donc, en apparence, 201.000 tonnes du côté de l'Allemagne et 541.000 tonnes du côté de la France. C'est vous dire que notre supériorité est très nette. Il convient toutefois de remarquer que l'Allemagne a en construction quatre bâtiments de première ligne qui correspondent à 150.000 tonnes, soit deux 35.000 tonnes et deux 40.000 tonnes.

D'autre part, elle a également en construction deux bâtiments pour aéronefs, faisant 38.000 tonnes, trois croiseurs de première classe, faisant 30.000 tonnes, quatre de deuxième classe faisant 28.000 tonnes et 24 contre-torpilleurs faisant 48.000 tonnes. Enfin, un certain nombre de sous-marins, soit au total 283.000 tonnes. Notre marine a donc, sur celle de l'Allemagne, une supériorité manifeste.

Cette supériorité est encore plus marquée si l'on y adjoint les forces anglaises qui, elles, sont considérables.

Je ne voudrais pas faire des énumérations trop longues. Je me permettrai seulement de rappeler que l'Angleterre dispose de 1.136.960 tonnes, consistant en:

14 bâtiments de ligne de première classe, 3 bâtiments de ligne de deuxième classe, 5 porte-aéronefs, 15 croiseurs de première classe, 26 croiseurs de deuxième

classe, 105 contre-torpilleurs et torpilleurs et 42 sous-marins.

Enfin, si l'on tient compte des événements qui viennent de se dérouler dans les eaux norvégiennes et qui ont amené la diminution de la flotte allemande, notre suprématie, surtout celle des deux marines alliées réunies, est extrêmement marquée.

Voici les pertes allemandes au cours des événements récents dont la Norvège a été le théâtre. Les bâtiments de guerre coulés sont : le croiseur *Blücher*, de 10.000 tonnes, coulé à Oslo par les batteries norvégiennes et par des mines; le croiseur *Karlsruhe* de 6.000 tonnes, coulé par un sous-marin norvégien; le croiseur *Kohn*, de 6.000 tonnes, coulé dans les environs de Bergen, par des bombes de la R. A. F.; 8 destroyers de 1.625 tonnes, coulés à Narvik, 1 sous-marin coulé aux Shetlands.

Ont été avariés : un cuirassé de 26.000 tonnes, type *Gneisenau*, probablement, le *Scharnhorst*. Endommagé par le *Renown*, il a réussi à échapper; un cuirassé, probablement le *Scheer*; cinq ou six contre-torpilleurs avariés sans qu'on en connaisse précisément la cause, ont pu rallier l'Allemagne. De même pour 4 ou 5 sous-marins dont 2 ou 3 ont été touchés à Narvik.

Pour les bâtiments de commerce, 20 transports ou bâtiments de commerce ont été perdus par l'Allemagne.

Voilà, messieurs, quelles furent, d'après les documents qui m'ont été remis, les pertes subies par la marine allemande au cours des événements récents.

On avait annoncé dans la presse que le *Gneisenau* avait été coulé, mais cela a été démenti. Officiellement, le *Gneisenau* existe encore.

Donc, si nous considérons l'état actuel de la flotte allemande, comparée à celle de la France, nous avons une supériorité très grande et nous pourrions croire qu'il nous est permis de nous endormir.

Seulement il y a un autre facteur dont il faut tenir compte quand on veut connaître le programme naval que nous devons exécuter. Il faut tenir compte de l'Italie. (*Mouvement d'attention.*)

Personne ne sait ce que fera l'Italie. Or, il est un point extrêmement important à considérer dans le moment : c'est l'effort considérable que ce pays a fait pour sa marine.

Quel est l'état actuel de la flotte italienne ? D'après les mêmes tableaux qui m'ont été fournis, l'Italie dispose de 4 bâtiments de ligne refondus, faisant 90.345 tonnes; de 5 bâtiments de ligne de deuxième classe; de 7 croiseurs de première classe; 70.000 tonnes.

Elle a 12 croiseurs de 2<sup>e</sup> classe : 74.488 tonnes. Elle possède également 100 contre-torpilleurs et torpilleurs : 110.000 tonnes, et 101 sous-marins : 81.336 tonnes, soit au total 431.200 tonnes.

Or si nous voulons considérer — je regarde évidemment le pire — que dans les 541.000 tonnes que nous avons annoncées comme étant notre effectif actuel en France, nous avons compté deux bâtiments à peine utilisables, presque hors d'âge, et si, d'autre part, nous devons dire qu'à l'effectif indiqué concernant l'Italie : 431.000 tonnes, nous devons ajouter les deux 35.000 tonnes modernes qui viennent d'être mis en service, nous arrivons à ce résultat qu'au moment présent il y a égalité entre ce tonnage de la flotte de l'Italie et celui de la flotte française.

C'est un point de vue qui mérite d'attirer l'attention d'une façon toute spéciale, et lorsque nous envisagerons dans un instant le programme de nos constructions

navales, il faudra nous en référer à cette notion.

Il est incontestable que, dans l'état actuel des choses, Angleterre et France nous avons la maîtrise des mers et une suprématie marquée. Mais si l'Italie entrait en cause et si on se trouvait obligé d'envoyer en Extrême-Orient quelques forces anglaises ou françaises, notre situation serait certainement moins bonne qu'elle ne peut apparaître actuellement.

C'est la raison pour laquelle nous demandons au Gouvernement comme au Sénat de vouloir bien ne pas ralentir l'exécution de notre programme naval.

Actuellement nous sommes en train d'exécuter des tranches conçues dans les années précédentes : 1938, 1939. La marine avait cru, au début des hostilités et en raison des circonstances, qu'elle allait pouvoir — pour parer au mieux — arrêter la construction de deux de nos 35.000 tonnes, le *Clemenceau* et le *Gascogne*, tandis qu'elle poursuivait avec célérité la construction des deux autres plus avancés : le *Richelieu* et le *Jean-Bart*. Je vous dirai, en ce qui concerne le *Richelieu*, qu'on espère qu'il pourra faire ses essais le 15 juin et entrer en escadre vers le mois d'août et en ce qui concerne le *Jean-Bart*, que ses essais pourront avoir lieu en novembre et qu'il pourra entrer en service fin décembre ou commencement de janvier 1941.

Je disais donc que la marine, pour parer au plus pressé — car vous n'ignorez pas que, pour la lutte contre les sous-marins, il était nécessaire d'avoir à notre disposition de nombreux petits navires — avait cru bien faire en interrompant la construction du *Gascogne* et en ralentissant, sans l'interrompre complètement, celle du *Clemenceau*. Mais quand on a envisagé les choses ces temps derniers, et quand on a vu l'effort fait par l'Allemagne au point de vue marine, et l'effort accompli par l'Italie, la marine est revenue sur sa décision, et elle a bien fait.

Elle a décidé d'activer la construction du *Clemenceau*, d'entreprendre celle du *Gascogne*, et elle vient de faire mieux encore. Sur les indications du ministre de la marine, le Gouvernement a décidé, par décret-loi, de faire un nouveau programme de constructions de 1940.

Je vous rappelle qu'en ce qui concerne la marine, il est en effet absolument nécessaire de prévoir longtemps à l'avance. Pour construire un de nos bâtiments de ligne et le mettre à flot, il faut compter au moins quatre ou cinq ans. Il faut donc que le programme soit conçu très tôt, que les commandes aient été passées et qu'un délai ait été indiqué pour la construction et la mise au point avant l'entrée en escadre.

Nous félicitons M. le ministre de la marine d'avoir bien voulu entreprendre ce programme de 1940 qui doit correspondre à peu près à 165.000 tonnes, soit 2 bâtiments de ligne de 35.000 et peut-être de 40.000 tonnes, 3 croiseurs lourds, un croiseur léger, un certain nombre de petites unités.

Est-ce à dire que, pour continuer à construire de nouveaux bateaux, il ne se rencontre pas de difficultés ? Ce serait exagéré. Je connais particulièrement les difficultés que l'on rencontre. Il pourrait en surgir au point de vue du personnel ou du matériel.

Difficultés de personnel : en ce qui concerne nos arsenaux, je vous ai dit tout à l'heure que nos arsenaux fonctionnaient convenablement. Le plan naval qui a été conçu continue à se développer dans des conditions que nous pouvons considérer comme normales; mais si par hasard nous

avons des avaries à nos grands navires, si une partie de ce personnel était obligé d'employer son labeur à faire les réparations, au lieu de travailler aux constructions, un retard assez marqué se produirait dans l'exécution du programme prévu.

D'après les chiffres qui m'ont été indiqués, il faudrait pour pouvoir parer à la fois aux réparations éventuelles et au développement du programme, pouvoir prévoir en réserve, je ne dis pas avoir immédiatement, mais en réserve, à peu près 5.000 ouvriers en ce qui concerne les arsenaux de la marine et 5.000 ouvriers pour les industries privées, ce qui n'est pas — monsieur le ministre de l'armement le dira — si facile à trouver.

Pour le matériel, un problème encore plus grave se pose. En ce qui concerne les plaques de blindage, nos aciéries ne peuvent produire qu'une certaine quantité limitée, actuellement 20.000 tonnes, qui n'a pu être portée à ce chiffre que grâce aux efforts de la marine qui avait subventionné des industries privées pour les besoins de la marine et qui actuellement voit lui échapper, pour des raisons d'ordre supérieur, une partie des blindages qui aurait dû lui revenir.

Lorsqu'on construit un 35.000 tonnes, il faut à peu près 15.000 tonnes de blindage, c'est-à-dire qu'en un an, si on pouvait construire un navire de 35.000 tonnes, à lui tout seul, il absorberait 15.000 tonnes de blindage sur 20.000 que le pays peut produire.

Evidemment, il y a là un problème de gouvernement. C'est au Gouvernement de départager les ministères intéressés, de voir ce qui doit être réservé à la marine et de savoir ce qui doit servir pour la construction des chars ou autres engins qui ont besoin de blindage. Mais en tant que commission de la marine nous présentons nos desiderata. Nous pouvons faire savoir que, malgré la situation actuelle et qui est bonne, il y a intérêt non seulement à continuer l'exécution du programme que nous avons adopté, mais à poursuivre l'exécution du programme que le Gouvernement vient d'adopter en ce qui concerne celui de 1940.

Voilà les indications que je voulais vous donner au point de vue de nos constructions.

Je vous dirai quelques mots pour l'action de la marine dans les mois qui viennent de s'écouler. Quel est le rôle de la marine ? D'une façon générale, elle doit assurer la défense de nos côtes, leur inviolabilité, et la liberté de nos communications maritimes. Un autre rôle lui incombe : intercepter les communications de l'adversaire.

En ce qui concerne la défense des côtes, la marine en est chargée. Il existe des batteries terrestres, la D. C. A. Je n'y reviens pas. Je me suis expliqué tout à l'heure sur son insuffisance.

En ce qui concerne la défense des côtes par nos escadres, jusqu'à présent il n'y a pas eu de menace de violation de nos côtes.

Par conséquent, le rôle de la marine à cet égard se trouve relativement réduit. Elle a fait ce qu'il y avait à faire, dans des conditions très convenables.

Il faut, en outre, je vous le disais, assurer la liberté de nos communications. Pour cela, si nous n'avons pas eu, jusqu'à présent, affaire à une flotte ennemie qui vienne nous attaquer, nous avons eu à lutter, soit contre les sous-marins, soit contre les mines, soit contre les avions.

Pour la lutte contre les sous-marins, jusqu'à présent, les marines anglaise et française ne s'en sont pas trop mal tirées.

Evidemment, on n'a pas empêché les sous-marins allemands de couler un certain nombre de navires; c'était fatal, il ne pouvait en être autrement. Il y a nécessairement de la casse au cours d'une guerre.

Néanmoins, en ce qui concerne la lutte antisous-marine, nous devons constater que les marines anglaise et française réunies ont coulé un certain nombre de navires ennemis. On est absolument certain d'avoir coulé au moins trente-six sous-marins et, sur ce nombre, douze l'ont été par la marine française, c'est un chiffre tout à fait honorable, étant donné la proportion qui existe entre la marine française et la marine anglaise. (*Applaudissements.*)

Nous avons pu entendre M. Churchill lui-même, dans un de ses discours, évaluer à soixante le nombre des sous-marins allemands coulés ou endommagés. Je le répète, pour trente-six, ce sont des faits absolument confirmés; pour la différence, soit vingt-quatre, ce sont seulement des probabilités.

En ce qui concerne la lutte contre les mines, vous savez le travail incessant fait par nos dragueurs de mines. C'est une tâche qui est accomplie par des hommes qui font un travail obscur, extrêmement périlleux, qui demande des efforts longs, tenaces. Ces temps derniers, M. Rio, ministre de la marine marchande, a rendu devant nous hommage à tous ces dragueurs; à tous ces gens qui, sur de petits navires, se chargent, dans des conditions extrêmement dures et dangereuses, du dragage des mines. (*Applaudissements.*) De ce côté aussi, nous n'avons pas mal réussi.

Nous avons vu, ces temps derniers, apparaître ce qu'on a appelé les mines magnétiques, qui, au début, ont causé un certain nombre de désastres. Mais, à partir du moment où l'on a pu entrer en possession de quelques-unes de ces mines, les démonter et en examiner le mécanisme, on a pu également trouver certains remèdes contre ces mines magnétiques. Aujourd'hui, soit par des moyens particuliers de dragage, soit en entourant certains bateaux de ceintures qui font disparaître leur magnétisme, on est arrivé à se protéger relativement contre ce genre de mines.

La lutte contre les avions ne s'est pas produite, bien entendu, sur les côtes Ouest de la France, mais elle a eu à se produire sur les côtes du Pas-de-Calais et de la mer du Nord. A cet égard, pour lutter contre les avions qui pourraient attaquer nos navires, il serait indispensable que notre marine française fût mieux dotée d'appareils de chasse qu'elle ne l'est actuellement.

Je vous ai dit que, malgré la lutte que nous menons contre les sous-marins, les mines et les avions, nous n'en avons pas moins essuyé un certain nombre de pertes qui, je le répète, étaient inévitables.

Voici le nombre des navires qui ont été perdus par les alliés. Depuis le début des hostilités jusqu'au 1<sup>er</sup> avril, les alliés ont perdu cent quatre-vingt-onze navires, représentant 789.393 tonnes, chiffre qui pourra vous paraître élevé, par rapport à celui que j'indiquerai tout à l'heure, comme pertes allemandes. Néanmoins, il faut considérer qu'actuellement nous avons tous nos navires qui circulent, tandis que le nombre des navires allemands en circulation est, au contraire, beaucoup plus réduit.

Je dois également, messieurs, pour montrer quel a été le rôle de notre marine, vous indiquer les conditions heureuses dans lesquelles la plupart de nos navires naviguent, à partir du moment où on a formé les convois, mode qui avait déjà

été employé au cours de la guerre de 1914 à 1918.

En effet, deux thèses pouvaient s'affronter en ce qui concerne les navires, — au moins pour les navires ayant une certaine vitesse, parce que pour les navires lents la question ne se pose pas, il faut sûrement que ceux-ci marchent en convoi, — mais en ce qui concerne les navires rapides, il y avait une thèse qui avait ses partisans et qui consistait à dire: laissez-les aller d'eux-mêmes et marcher rapidement. Contentez-vous de les armer.

Il y a une autre thèse qui consistait à ne faire circuler les navires marchands qu'en convoi. Etant donné les résultats obtenus, c'est la thèse des convois qui semblent, actuellement, avoir rallié l'assentiment de toutes les personnes qui s'occupent de ces questions.

Evidemment, la méthode des convois présente un certain nombre d'inconvénients. Il faut du temps pour rassembler les navires; il faut attendre qu'ils soient tous chargés; il faut autant que possible grouper des navires qui aient une vitesse à peu près égale, car sans cela on est obligé de se baser pour l'allure du convoi sur la vitesse du navire le plus lent.

Lorsque le convoi arrive dans un port, ce port peut-être encombré. Ces navires ne peuvent pas tous être déchargés en même temps. L'inconvénient principal de la méthode du convoi est de diminuer la vitesse de rotation des navires.

Mais il faut mieux avoir des navires qui vont plus lentement et qui arrivent que d'avoir des navires qui naviguent plus rapidement et qui soient coulés en cours de route.

Je vais vous donner tout de suite des renseignements qu'on peut dire merveilleux sur les résultats obtenus. Pour les marines alliées, nous n'avons eu que 29 navires perdus sur 14.934 convoyés. Il y a eu seulement trois navires neutres perdus sur ceux qui s'étaient joints à nos convois sur 2.215 coulés au total. Je crois que ces chiffres sont par eux-mêmes probants et montrent la valeur du système du convoi. Je crois que presque tout le monde s'est rallié à ce système et a abandonné l'autre méthode que je vous indiquais tout à l'heure.

Enfin, comme je vous le disais, le rôle de la marine consiste à intercepter le trafic de l'adversaire.

Quelles ont été les pertes des Allemands? Jusqu'au 1<sup>er</sup> avril, elles ont été de 60 navires représentant en chiffres ronds 303.000 tonnes. Si nous comptons les navires marchands que l'Allemagne vient de perdre au cours des derniers événements de Norvège, il faut ajouter aux chiffres que j'indique 20 navires représentant au total à peu près 75.000 à 78.000 tonnes. L'Allemagne a donc perdu au total 80 navires marchands et 380.000 tonnes, ce qui correspond environ à 10 p. 100 de son effectif marchand.

D'autre part, 25 p. 100 de l'effectif marchand de l'Allemagne se trouvent bloqués dans les ports neutres. Il en reste donc 65 p. 100 dans les ports allemands; et ils ne peuvent circuler que dans la Baltique et, jusqu'à ces derniers événements, dans les eaux territoriales de la Scandinavie.

Vous voyez donc que le rôle de la marine française, conjugué avec celui de la marine anglaise, s'est trouvé efficace puisque, pour la majeure partie, les navires allemands se trouvent bloqués, pour une forte proportion détruits et, de ce point de vue, la marine française, comme la marine anglaise a vaillamment travaillé.

Si je considère l'action de la marine française seule — ce sont les derniers chiffres que je fournis — elle a conduit 300

convois avec 2.000 navires. En commun avec la marine anglaise, elle a participé à 33 convois; elle a assuré la sécurité pendant leur traversée de 180.000 hommes venus soit de l'Afrique du Nord, soit de nos colonies vers la métropole ou le proche Orient. Elle a assuré le convoi du deuxième contingent canadien ainsi que la sécurité du transport des travailleurs coloniaux.

Tout ceci montre que l'action de notre marine, au cours de ces sept derniers mois, a répondu à ce que nous pouvions espérer de mieux.

Après cet exposé que j'ai voulu faire aussi succinct et simple que possible (*Très bien! très bien!*), j'en arrive à des conclusions qui pourront vous apparaître comme des vérités premières, mais qu'il n'est pas mauvais de répéter, je vous indiquerai pourquoi.

La première conclusion, c'est que nous devons avoir une marine puissante et qui soit en rapport avec l'étendue de nos côtes et avec l'importance de notre empire colonial.

Ceci peut paraître comme une vérité première, mais pourquoi le répète-je devant vous? C'est que, il n'y pas encore très longtemps, nous avons entendu une autre thèse qui a été émise par des esprits qui, en voulant le mieux pour notre pays, raisonnaient ainsi, en présence de notre déficience en matière d'aviation: « Puisque nous avons l'Angleterre avec nous et qu'elle a une marine puissante, arrêtons notre effort du côté de la marine et transportons notre effort total du côté de l'aviation. » Cette thèse n'a pas prévalu; et je déclare, au nom de la commission, qu'il est heureux qu'il en soit ainsi.

Un pays comme la France qui occupe un certain rang dans le monde et qui a, en plus d'une étendue de côtes que vous connaissez, un empire colonial de cette importance ne peut pas avoir une marine qui ne soit pas puissante; ne serait-ce qu'au point de vue de prestige et même à l'égard de nos alliés anglais il est important que notre marine ait un certain potentiel. (*Applaudissements.*)

Ma deuxième conclusion est une conclusion à laquelle votre commission de la marine tient beaucoup; elle désire que la marine militaire française soit la deuxième de l'Europe. Evidemment, il n'est pas question de pouvoir concurrencer l'Angleterre qui a une marine extrêmement importante. Vous savez qu'il n'y a pas encore longtemps la thèse de l'Angleterre était la suivante; elle voulait une marine qui soit égale au total des trois marines les plus fortes de l'Europe, soit, à l'époque, les marines française, italienne et allemande.

Il y a quelques années, nous-mêmes, nous avions la prétention d'avoir une marine qui fût égale au total de la marine italienne et de la marine allemande. Cela pouvait être alors lorsque l'Allemagne, se conformant encore aux clauses du traité de Versailles, avait une marine extrêmement faible. Mais à partir du jour où l'Allemagne a fait un effort considérable pour le développement de sa marine, contrairement d'ailleurs aux clauses du traité de Versailles, il n'a pu être pour nous question de conserver cette prétention.

Actuellement, nous nous sommes retranchés vers le but que j'indiquais tout à l'heure: Nous devons avoir une marine plus forte que celle de toute puissance continentale d'Europe.

Je vous ai dit tout à l'heure que la marine italienne approche très sensiblement de la nôtre. Il ne faut pas oublier que, si

la guerre dure, notre marine sera fatiguée, tandis que la marine italienne pourra être encore très fraîche. Ce sont des considérations que vous devez avoir à l'esprit. Si nous voulons que ce desideratum — avoir la deuxième marine de l'Europe — soit rempli, il est nécessaire non seulement que nous ne ralentissions pas notre effort en ce qui concerne notre programme de constructions navales, mais encore que nous le développiions, comme nous avons eu le plaisir de le voir accepter par le Gouvernement qui vient de prendre un décret instituant un programme pour 1940.

Et enfin, messieurs, étant donné ce que nous avons vu, ces temps derniers, ce que nous venons de constater au cours des événements récents survenus sur les côtes de Norvège, à savoir que les batailles navales ne sont plus seulement navales mais aéro-navales, de ce point de vue, comme je vous l'indiquais tout à l'heure, il est indispensable de développer notre aéronautique navale dans des proportions considérables.

Vous avez tous présent à l'esprit ce qui s'est passé sur les côtes norvégiennes. Il ne m'appartient pas de dire quelle y a été la part de la marine française. M. le président du conseil a fait allusion à la coopération des forces françaises avec les forces britanniques, qui a dû se produire dans la proportion où la marine anglaise a jugé bon de faire appel à la marine française, puisque le champ d'action où elle agissait lui appartenait en propre. Ce n'est pas à moi de vous donner des renseignements complémentaires. C'est affaire de Gouvernement. Ce que je puis dire, pour terminer, c'est que, jusqu'à présent, notre marine s'est vaillamment et parfaitement comportée. (Très bien !)

Je veux lui apporter l'hommage de la commission de la marine et je suis persuadé que le Sénat tout entier s'associe à cet hommage. (Vifs applaudissements.)

Conclusion générale. La situation de notre marine militaire est bonne, mais il ne faut pas pour cela nous endormir. Là, comme partout ailleurs, le mot d'ordre reste toujours le même. Si l'on veut employer un terme maritime, il faudra « veiller au grain et ne pas mollir ». Si l'on veut employer des termes ordinaires, on dira que, pour obtenir la victoire que nous espérons, il faut de la vigilance et de l'énergie. Pour agir en ce sens, le Gouvernement et le ministre de la marine sont assurés du concours des commissions de l'air et de la marine, comme de celui du Sénat tout entier. (Vifs applaudissements.)

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les communications de nos commissions.

Le Sénat se trouvera unanime pour leur adresser le témoignage de sa gratitude pour le mérite de leur effort, pour leur vigilance, et aussi pour la valeur précieuse de la documentation qu'elles viennent de nous apporter. (Applaudissements.)

La parole est à M. Fabry.

**M. Jean Fabry.** Messieurs, au moment où je monte à cette tribune, je dois m'associer étroitement et de tout cœur à l'hommage qui vient d'être rendu au travail si consciencieux, si plein de clairvoyance, de franchise et de loyauté de vos commissions. Le Gouvernement est bien persuadé que vos commissions de la défense nationale n'ont qu'un vœu dans les circonstances présentes: servir la patrie.

M'associant donc à cet hommage, après avoir entendu les orateurs précédents, démonter — si je puis dire — ce magnifique instrument de guerre que la France a en mains, auquel j'aurai consacré toute ma vie et qui, en définitive, reste encore le

plus merveilleux instrument de guerre qui ait été imaginé, je veux débiter par un acte de foi. Parmi tant de défauts, tant d'erreurs, de déficiences, vous avez tout de même senti à certains moments sortir de cet ensemble de pièces détachées ce qui en est la beauté, la grandeur, la force. L'âme, c'est-à-dire le commandement, les chefs, les marins, les soldats, les aviateurs, tout ce qui fait la force et la grandeur de la France d'hier et qui fait aussi l'espoir du moment. Car c'est là notre richesse, c'est là la force de notre instrument de guerre. Elle est là tout entière. Certes, le matériel est devenu un des facteurs capitaux de la guerre. On a même pu dire et écrire quelquefois qu'il est le premier, mais nous nous apercevons, les événements qui viennent de se passer à Narvik en apportent la preuve, que ce qui compte c'est toujours le courage; et le courage est toujours du côté de celui qui défend le droit et la justice.

Cet élément de force, je veux vous en rendre hommage, monsieur Daladier, monsieur le ministre de la défense nationale et de la guerre. C'est vous qui avez tenu l'armée en dehors de la politique dans des temps troublés; et si nous avons le premier commandement de l'Europe, les premiers cadres de l'Europe, nous vous devons certainement de les avoir gardés plus que jamais attachés à leurs devoirs dans cette période où, à mesure que les troubles intérieurs se faisaient plus graves, le danger extérieur devenait plus pressant.

Cet instrument de guerre, je voudrais le reprendre, le ramasser un peu devant vous pour lui rendre toute sa figure et aussi pour en souligner les défauts, car il est perfectible et il faut le perfectionner. Il doit faire face à une tâche redoutable. Personne n'imagine que nous n'aurons pas à livrer de rudes batailles. Chacun des orateurs qui sont montés à cette tribune nous a laissé entendre que la guerre était à peine commencée. Vous avez peut-être pu mesurer aussi combien il peut être important pour nos destinées qu'elle n'ait pas commencée dès la première heure. Le temps, dont on disait qu'il est un neutre, a tout de même travaillé pour nous. Pendant ces six mois notre situation s'est tout de même singulièrement améliorée. Elle autorise toutes les espérances. A nous de savoir profiter du répit inespéré que nous avons eu.

Cet instrument de guerre démonté sous nos yeux, et dont certaines parties ne donnent pas entière satisfaction, se compose de quatre éléments. Il y a le Gouvernement et le commandement qui sont des organes de décision; et d'autre part l'armée et le pays qui sont des organes d'exécution. Vous avez exprimé, dans un récent comité secret — je m'excuse auprès du Sénat de n'avoir pu y assister — le désir que la guerre soit conduite avec une énergie croissante.

C'est un désir que les démocraties exprimeront toujours parce qu'elles ont conscience de leurs lenteurs inévitables.

Lorsque M. Daladier a déposé devant les Chambres ce projet de pleins pouvoirs que j'ai eu l'honneur de rapporter au nom des commissions de défense nationale, il invoquait ces lenteurs. Il vous disait, et vos commissions vous l'ont répété après lui: Devant des gouvernements qui disposent de moyens d'action et d'exécution rapides, très rapides, dangereusement rapides, il faut que vous nous armiez, nous Gouvernement français, pour nous permettre de faire face aux événements auxquels nous pouvons être exposés.

Oui, il faut le reconnaître, puisque c'est indéniable, force nous est de parer au danger de ces lenteurs. Il se trouve que

nous sommes non pas une, mais deux démocraties qui additionnent nécessairement leurs lenteurs et qui y ajoutent encore les difficultés inhérentes à toutes les coalitions. Il ne faut pas ignorer, quand on juge les événements, les gouvernements et les hommes, à quelles dangereuses et difficiles transactions ils ont à faire face. Une coalition, c'est une entente; c'est quelquefois un compromis, et avec des démocraties ce sont forcément des retards, des lenteurs, comme vous en avez entendu signaler à cette tribune par tous les orateurs. Quand on dit: « Il faut conduire la guerre avec une énergie croissante », oui, d'accord! mais à une condition, c'est que les quatre éléments que j'ai fait passer sous vos yeux marchent au même train. Il ne suffit pas que l'un d'eux fasse cavalier seul pour vous donner l'impression qu'on va plus vite, mais il faut régler l'ensemble sur le train du moins rapide.

Hier, M. Belmont, dans un remarquable exposé, parfois si douloureux à faire, surtout quand il nous montrait les difficultés au milieu desquelles nous nous débattons pour les munitions, nous a donné un peu l'idée de ce qu'est l'harmonie dans la guerre. Il ne suffit pas d'avoir des armes à tir rapide, un matériel magnifique et d'une complexité déconcertante, au point que l'on peut se demander même s'il n'est pas trop varié et si nous suffirons à l'approvisionnement. Si ces munitions qui manquent nous viendront en quantité suffisante. Il ne suffit pas de faire tourner vite la mitrailleuse, il faut encore pouvoir lui fournir sa bande. Il faut fournir toute cette artillerie, toute cette aviation qui tirent à des vitesses insoupçonnées. Deux avions faisant 600 kilomètres se rencontrent à une vitesse double, soit 1.200 kilomètres. Ils ont à peine le temps de tirer une bande de mitrailleuse, ce sont des conditions tout à fait différentes entre la guerre de jadis et celle d'aujourd'hui.

Mais c'est dans les usines que se fait la guerre. C'est donc là qu'il faut porter le fer rouge si c'est nécessaire. Il faut obtenir un rendement supérieur à celui qu'on a obtenu jusqu'ici, cela ne fait pas de doute. Sans quoi, tout ce matériel immense, à tir trop rapide — parce que les combattants n'ont qu'une idée, s'en servir et peut-être s'en servir trop généreusement, — toutes ces armes ne seront pas approvisionnées.

Je m'excuse de cette comparaison qui me permettra tout à l'heure une remarque utile. Elle me permet aussi de vous montrer que c'est dans l'harmonie des rouages que consiste la force de l'instrument de guerre et il faut aller vite à la condition d'aller tous ensemble.

Si vous avez un moteur à quatre cylindres — puisque nous avons quatre éléments: Gouvernement, commandement, armée, pays — et qu'un cylindre se mette à tourner plus vite que les autres, on boussille le moteur. Il faut qu'il y ait synchronisme, et c'est vrai pour tout, pour le Gouvernement comme pour le commandement, à l'intérieur du Gouvernement, comme à l'intérieur du commandement, à l'intérieur du pays, à l'intérieur de l'armée: il faut essayer de porter ces quatre éléments au maximum de leur puissance, de leur vitesse d'exécution, qu'ils soient capables d'aller vite, de faire vite, mais il faut régler l'ensemble sur celui qui va le moins vite.

Je veux les prendre successivement. Je n'ai pas à cette heure l'intention de faire de grands développements — je n'en aurais ni le temps ni peut-être la force — et je voudrais simplement souligner pour les quatre parties de l'instrument de guerre ce

qu'il me paraît indispensable de faire très vite.

Le Gouvernement ? Nous sommes au septième mois de la guerre et nous cherchons encore la forme d'un gouvernement de guerre, en Angleterre et en France.

A y réfléchir très sérieusement, M. Chamberlain a modifié son gouvernement près de quatre fois, et il n'est pas prouvé que la dernière fois il ait donné satisfaction à tout le monde.

Nous ne nous sommes pas payé ce luxe, fort heureusement d'ailleurs. Nous n'avons fait qu'une expérience, et une nouvelle. Il ne faudrait pas en faire trop, ce n'est peut-être pas un très bon moyen de donner à l'instrument de guerre la puissance que vous souhaitez, que nous souhaitons tous. Mais il ne faut pas hésiter devant les réformes indispensables.

Eh bien ! un gouvernement de guerre est d'abord un gouvernement d'hommes — ici, bien entendu, je pense que tout le monde me fera l'honneur de croire que les questions de personnes n'interviennent en rien dans ce que je dis, nous sommes tous, je l'espère, dégagés de toute idée personnelle, de toute idée de parti et seule la patrie compte — un gouvernement de guerre est d'abord un gouvernement d'hommes qui sont précisément tels que je viens de dire, pour qui seule la patrie compte — et je regrette de ne pas avoir dit, dans la loi d'organisation du pays pour le temps de guerre, que j'ai rapportée, qu'en temps de guerre les partis sont, non pas supprimés mais suspendus et qu'il ne reste que le parti de la patrie — un gouvernement de guerre est un gouvernement d'hommes qui n'ont pas d'expériences à faire, pas d'apprentissage à faire. Chaque ministre doit être à même, au moment où il entre dans le ministère, d'en prendre la direction sur l'heure même.

Donc des hommes expérimentés et des hommes de caractère.

Puis il faut que le gouvernement s'exprime sous une forme simple, sous une forme unique. Or, à l'heure actuelle, le Gouvernement que nous avons — je ne fais aucune critique, il s'améliorera comme il l'entendra, et je reprends là les idées de beaucoup de ceux qui le composent — peut s'exprimer sous cinq formes différentes. Il y a un cabinet de guerre qui comprend quelques ministres, il y a un gouvernement avec les sous-secrétaires d'Etat, il y a un avec les sous-secrétaires d'Etat, il y a un conseil supérieur de la défense nationale recommandé, ordonné par l'article 39 de la loi sur l'organisation générale de la nation, conseil supérieur de la défense nationale dont font partie tous les ministres, même ceux qui ne font pas partie du cabinet de guerre. Il y a encore un comité de guerre. Cela fait cinq expressions différentes du gouvernement qui ne groupent pas les mêmes personnes ! Ce n'est pas un moyen d'aller vite, de décider promptement.

Et puis, c'est un sujet délicat, j'éprouve quelques remords à le dire, mais enfin, j'ai toujours défendu cette thèse : il faut que le chef du gouvernement et le ministre de la défense nationale soient le même homme.

Je suis sûr que M. Reynaud et M. Daladier ont une trop haute idée de leur devoir, ils en ont donné tous deux des preuves pour que cela ne marche pas avec la solution qu'ils ont adoptée. Ce n'est pas la mienné, je ne vous le cache pas. Je l'ai toujours défendue. J'estime qu'en ce moment-ci seul le président du conseil peut être ministre de la défense nationale.

Comme cela simplifierait tout ! Je viens

de vous demander non pas des héros, non pas des hommes comme il n'y en a pas que dans notre assemblée. Il y en a partout, mais tout de même ce sont des hommes d'expérience, de caractère, il est plus facile d'en trouver dix, quinze que d'en trouver trente-cinq, et quand on en prend trente-cinq, on a des justes, des presque justes, des quarts de justes. Ce n'est pas encore un moyen de gouverner vite et de gouverner bien. (*Très bien ! très bien !*)

Voici la solution que je vous proposerai. Ce n'est pas une solution immédiate.

Les hommes qui ont la responsabilité du gouvernement la prendront plus tard. Ils formeront des gouvernements, le moins souvent possible, je le répète. Je leur demande de réfléchir à ce que l'expérience de la guerre ajoute aux réflexions que j'ai pu faire et exposer devant vous bien souvent.

Peu de ministres, dix, douze, quinze, ce que vous voudrez, limités au nombre des hommes répondant vraiment aux qualités que vous pouvez souhaiter et qui toujours feront partie de tout, qui seront le cabinet de guerre, qui seront le Gouvernement, le conseil supérieur de la guerre, le comité de guerre toujours les mêmes, avertis de tout, vivant ensemble, délibérant ensemble, économisant leur temps d'une manière...

Je livre tout cela à vos réflexions. Il est très important, quand on est une démocratie et qu'on est dans une coalition, d'avoir un gouvernement bien organisé. Je ne prétends pas que ma solution soit la meilleure. Je crois qu'elle se rapproche de quelque chose qui est souhaité par tout le monde. Dans tous les cas il est nécessaire que nous ayons tous conscience des deux côtés de la Manche — il ne nous appartient pas de regarder de l'autre côté — que nous sommes arrivés à la véritable formule du temps de guerre.

Le cabinet de guerre, je le dis puisque M. Paul Reynaud vient de rentrer en séance, personnellement, je n'en suis pas partisan. C'est le cœur du Gouvernement. Quand ce cœur bat trop vite, j'ai peur qu'il essouffle le Gouvernement. Le Gouvernement tout entier est responsable. L'article 40 est formel. Les responsabilités ne se partagent pas à la guerre ; elles se prennent, et elles sont lourdes. Ceux qui les portent doivent décider. Tout le Gouvernement porte la responsabilité. Raison de plus pour qu'il ne soit pas trop nombreux. Je le répète, il ne suffit pas qu'un organisme marche vite pour que le reste marche vite. Que M. Paul Reynaud — je m'excuse de dire des noms — j'espère que tout le monde n'y attache pas d'importance, j'éprouve pour M. Paul Reynaud une vieille amitié et beaucoup d'admiration pour son talent, son imagination, son audace, son courage. (*Applaudissements.*) Précisément à cause de ces qualités, M. Paul Reynaud fait le tour du cadran en trois heures ! Ce n'est pas une raison pour que son Gouvernement le fasse ; c'est encore moins une raison pour que le commandement puisse le faire. Ce n'est pas une raison non plus pour que le pays et l'armée puissent suivre ce train. S'ils le peuvent, c'est admirable.

En d'autres termes, je souhaite personnellement que le Gouvernement s'adapte à des formules simples ; il n'y a que cela qui réussisse à la guerre.

Et j'en viens au commandement. Lui aussi, il doit s'adapter à des formules plus simples. A l'heure présente, messieurs, le commandement habite une vaste construction à plusieurs étages ; et bien ! il serait bon que chacun des responsables

de ce haut commandement habitât un étage tout entier. Cela ne veut pas dire qu'il ne descende pas aux étages inférieurs ; mais on n'habite pas à la fois le premier et le second étage, et le rez-de-chaussée quelquefois ; ce n'est pas possible ! C'est une mauvaise délimitation des responsabilités.

Le chef d'état-major général de la défense nationale devrait être à l'étage supérieur, et cet étage d'ailleurs devrait avoir une porte de communication avec l'édifice gouvernemental, où nous devrions trouver en tête, à l'étage supérieur également, le président du conseil, ministre de la défense nationale. Et nous trouverions tout naturellement le général Gamelin à sa place auprès du président du conseil. C'est cela sans doute qu'a voulu dire M. Reibel.

Et puis, à l'étage immédiatement au-dessous, les commandants en chef des forces terrestres, aériennes, maritimes, avec des portes de communication avec le même étage correspondant du Gouvernement, où se trouvent les autres ministres de la défense nationale, le ministre de la guerre, le ministre de la marine, le ministre des forces aériennes.

Ainsi, chacun serait à sa place ; on n'y est pas encore. Messieurs, les chefs militaires qui ont l'honneur et la lourde responsabilité de commander nos armées sont mes camarades et mes amis. J'ai été avec eux à l'école, j'ai eu ensuite le grand honneur de les commander ; je les connais bien et j'ai en eux une confiance profonde, non pas seulement de l'amitié, mais de la confiance, de l'estime. Je sais ce qu'ils peuvent faire, je suis sûr que nous pouvons tous avoir confiance en eux. (*Très bien !*) Mais l'amitié ne se comprend que lorsqu'elle dit la vérité.

Eh bien ! je leur ai dit et je le pense toujours, il n'y a pas encore entre les titulaires des hauts commandements une délimitation des responsabilités assez nettement déterminée. Qu'en résulte-t-il ? C'est que les états-majors, dont on disait tout à l'heure qu'ils sont pléthoriques, s'étennent dans la zone voisine ; ils chevauchent sur tel quartier général et sur tel autre. A qui appartiennent-ils exactement ? Nul ne le sait, mais enfin tout le monde s'en sert et s'en sert mal. Or, nous sommes dans une guerre où le temps finira par compter.

Jusqu'à présent, il semble qu'il n'ait pas compté. Nous avons peut-être perdu de vue que nous avions tous bâti des théories, parfois aventureuses, sur la vitesse d'exécution. Je ne fais pas mon *mea culpa*, mais j'ai moi-même très souvent parlé de la valeur de la minute, de la valeur de la seconde. Sept mois de guerre passés à peu près dans l'inaction nous ont fait peut-être perdre de vue que les minutes, que les secondes comptent. Elles compteront un jour, ce n'est pas douteux. Eh bien ! je suis allé visiter, avec la commission de l'armée et la commission de la marine, le grand quartier général de l'amiral Darlan.

Je suis sûr qu'en quittant ce grand quartier général tous, unanimement, nous avons l'impression que la seconde y avait sa valeur, qu'aucune seconde n'y était perdue, ce qui n'est pas étonnant chez des gens de mer qui sont obligés de compter souvent en mer avec la seconde qui passe. Ils sont peut-être mieux préparés que nous. Mais enfin, nous sommes partis de là avec cette impression.

Quand on quitte les grands quartiers généraux de l'armée de terre, on n'emporte pas cette impression. Nous ne sommes pas à la seconde. J'ai commencé la guerre passée dans un grand quartier général de

l'armée avant de prendre le commandement du 23<sup>e</sup> bataillon, Je me rappelle que nous calculions non pas à la semaine, mais, mon Dieu, quarante-huit heures ne nous faisaient pas peur.

Tout à l'heure, M. Delesalle a apporté ici un fait qui a éveillé chez moi bien des souvenirs. Il a rappelé un ordre d'exécution pour une mission de bombardement qui est arrivé à une escadrille quand l'heure de la mission était passée. Et il s'agissait de l'armée de l'air qui, elle, devrait avoir le sentiment de la seconde.

L'armée de terre a de vieilles habitudes. Le fantassin, qui marche à 4 kilomètres à l'heure sur la route, prend des habitudes et s'en débarrasse difficilement. Je les ai conservées, ces habitudes, et j'ai quelque peine, moi aussi, à concevoir la seconde.

Il faut pourtant y arriver. Il faut que l'armée de terre, elle aussi, arrive à comprendre que la seconde compte ou comptera. Il faut définitivement abandonner les vieilles erreurs et que les grands quartiers généraux ne s'étendent pas sur des kilomètres carrés de superficie, mais se concentrent, se rassemblent, s'amenuisent et arrivent à décider et plus vite, et mieux.

Je ne veux pas dire que quand on décide plus vite, on décide mieux; mais quand on a bien décidé, cela se traduit par du mieux quand on exécute vite toujours.

J'en viens à l'armée, troisième élément de cet instrument de guerre.

Vous avez vu les perfectionnements qu'il faut y apporter. Je n'y reviens pas. Mes collègues de la commission de l'armée, de la commission de l'air, de la commission de la marine vous ont exposé ce qu'ils croient, ce que les commissions pensent nécessaire, avec une clarté et une loyauté parfaites. Il y a deux points que je voudrais simplement mettre en lumière parce qu'ils me paraissent capitaux.

J'ai vu l'impression pénible que ressentait le Sénat quand on lui a annoncé que la fabrication des munitions ne correspondait pas à la cadence de consommation. J'ai eu le soin de dire et de rappeler que cette cadence de consommation est devenue inimaginable. Elle est telle qu'on se demande si on pourra y faire face. Je ne pense pas que nous arrivions avant quelques mois, quels que soient les perfectionnements dans les méthodes et dans le rendement que puisse obtenir M. Dautry, à réaliser la cadence de fabrication qui donnerait satisfaction aux demandes du commandement.

Je me tourne alors vers M. le ministre de la défense nationale et je lui dis: il faut demander au commandement, qui d'ailleurs en a la conscience — mais il importe de l'obtenir de tous et d'en faire une règle absolue — qu'aucun gaspillage de munitions ne soit fait. C'est une règle capitale de la guerre actuelle. Il faut que, du plus petit soldat ou marin ou aviateur jusqu'au plus grand chef, chacun ait la hantise de la munition et ne la dépense pas inutilement, qu'une discipline de tir sévère soit recommandée et observée. C'est une des conditions pour gagner la guerre. Même si la cadence de nos fabrications était favorable, surprenante, il faudrait conserver cette règle. Elle est à la base d'opérations victorieuses.

Enfin, une seconde observation pour l'armée. Messieurs, nous nous faisons vis-à-vis, depuis sept mois, sur la ligne Siegfried et sur la ligne Maginot. Je n'ai jamais pensé qu'elles étaient infranchissables ni l'une ni l'autre. Je ne veux pas qu'on le dise. Pourtant, on le dit trop souvent, et je sais des unités parmi les plus braves où, à force de le dire, on l'a fait

passer jusque dans la conscience des hommes.

Un jour ou l'autre on passera, parce qu'on en aura acquis les moyens, à l'offensive sur cette partie de la ligne de bataille. Mais on aura peut-être mal utilisé le moral des combattants. Vous l'entendez bien, on attaquera un jour ou l'autre sur la ligne Siegfried ou sur la ligne Maginot. Celui qui attaquera en aura réuni les moyens. Si nous avons eu une artillerie de franchissement et de rupture suffisante, des munitions suffisantes aussi — ce n'est pas des reproches que je fais, car je pourrais me les adresser en partie à moi-même — si nous avons eu les engins spéciaux nouveaux dont il est absolument inutile de parler, mais que tout le monde peut avoir dans l'esprit, en tout cas vers lesquels il faudrait que les recherches fussent constamment orientées, si nous avions eu tout cela, nous aurions passé. Si l'Allemagne l'avait eu, elle aurait attaqué. Si elle l'a demain, elle attaquera notre ligne. Si nous avons, nous, les premiers, ces moyens, nous attaquons avant elle.

Voilà ce qu'il faut dire! Il faut vivre sur cette croyance, sur cette foi. La guerre est un acte de foi et de résolution. Il ne faut pas dire en l'air: « Je passerai là un jour! », mais: « J'y passerai parce que j'en aurai les moyens! » Il faut les préparer. Il y a des années que je dis à tous les ministres qui se sont succédé, comme aux plus hautes autorités de l'Etat: « Il faut mettre à l'étude des procédés, les engins, des artilleries de franchissement et de rupture. Il faut étudier le cas de la ligne Siegfried et être en mesure d'y passer. Ce sera le meilleur moyen pour qu'on ne passe pas chez nous! »

Je sais que le Gouvernement est préoccupé de cette question. Mais je lui demande s'il ne pourrait pas nous donner quelques apaisements sur ce sujet.

Dans les comités secrets, il y a tout de même des choses qu'il faut dire; il y en a d'autres qu'on doit dire publiquement. Un jour viendra où nous pourrions demander cet effort à l'armée, parce que nous le demanderons dans des conditions raisonnables. Si nos chefs se sont refusés jusqu'à présent à des hécatombes, c'est parce qu'elles étaient inutiles; c'auraient été des hécatombes parce que nous n'aurions pas disposé du matériel ni des munitions suffisants. Il faut les donner à nos chefs.

Quand on voit ce qu'ont fait les marins britanniques et ce que feraient les marins français, j'en suis sûr, on peut être certain que les aviateurs, que les soldats français ou britanniques feront quelque chose d'analogue, et cela doit nous donner confiance.

J'en viens au quatrième instrument: le pays. Est-il prêt pour la bataille qui se prépare? Ces sept mois d'inaction l'ont-ils préparé utilement? Tout ce que nous a dit M. Rambaud de si angoissant parfois, n'est-il pas fait pour nous donner quelque inquiétude?

Je sais bien, messieurs, M. Rambaud vous a montré que conjointement à la mobilisation militaire, une autre mobilisation s'est faite, antérieure à celle-là, bien entendu, et précisément par des gens qui échappaient à la mobilisation militaire. Il ne s'agit pas de millions d'individus, mais de 5 ou 6.000.

**M. Edouard Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.** Même pas! Quatre mille!

**M. Jean Fabry.** Cinq mille, peut-être, mais qui sont des cadres. Devant les millions d'hommes que nous avons mobilisés, ce chiffre ne compte pas. Mais il s'agit de 5.000 officiers, cela compte, sur-

tout si ces 5.000 sont des cadres importants du communisme laissés à l'arrière, au moment de la mobilisation pour y préparer le désordre. Si nous avons eu, le premier jour de la guerre, une bataille — et tout vous indique, après ce que vous avez entendu, qu'elle aurait été dure, incertaine — et si cette incertitude s'était prolongée, vous auriez vu à l'arrière du front surgir ces cadres. Ils auraient alimenté le défaitisme, la révolte, préparé la révolution, exécuté des attentats de toutes sortes, toutes choses auxquelles il faut s'attendre, quelles que soient la diligence du Gouvernement, sa résolution à extirper ces propagandes de trahison, qu'elles viennent de l'Allemagne ou de la Russie. Car elles sont étroitement confondues. Il ne faut pas les séparer c'est une misère de se les jeter à la tête dans les circonstances actuelles. Elles s'ajustent comme la main et le gant. Elles emploient la même technique, ont les mêmes buts, arrivent aux mêmes effets. Qu'elles viennent d'Hitler ou de Staline, elles sont exactement la même chose. Il s'agit, lorsque la France se trouvera dans une situation angoissante, d'exploiter cette misère, cette souffrance pour la traduire par une révolte contre l'ordre de choses établi, pour tirer dans le dos des soldats.

Voilà le beau complot qu'au nom de la commission de l'armée M. Rambaud a rappelé au Gouvernement. Voilà le plan contre la sûreté de l'Etat en temps de guerre, crime le plus abominable qu'on puisse voir.

Il faut préserver ce pays résolument. La bataille, M. Delesalle le disait tout à l'heure, l'aviation la mènera.

Mais, même si les deux aviations sont équivalentes, l'aviation ennemie passera. Nous ferons du mal à l'adversaire, mais il nous en fera aussi. Des villes, des campagnes de chez nous pourront se trouver momentanément dans une situation terrible. Voyez ce qui se passe en Norvège.

Imaginez certaines parties de la population isolées du gouvernement, isolées de toute armée, soumises à la propagande nazie, malmenées par la terreur. Que voulez-vous qu'elles deviennent? Je ne dis pas que nous en viendrons jamais là, mais il ne serait pas extraordinaire que, par les hasards de la bataille, par ses fluctuations, ses violences, sa brutalité, certaines parties du territoire soient momentanément placées dans des conditions à peu près analogues, isolées du reste du pays. La radio fonctionnera? Je n'en sais rien. Les communications télégraphiques fonctionneront? Je n'en sais rien. Que deviendront les communications? Voyez ce qui s'est passé en Pologne. Ce ne sera pas la même chose chez nous, soit, mais il faut prévoir le pire.

Imaginez que certaines régions de notre pays soient dans cette situation. Il faut que partout, à chaque kilomètre carré de notre territoire, il y ait le chef qui sera responsable, vis-à-vis de la Patrie, de la conservation du moral, de la volonté, de la ténacité de tous. Ce chef, je le dis nettement, ne peut être que le commandant de la région militaire. Il y a vingt régions militaires à l'intérieur de la France. Il faut nous habituer à considérer que, dans la bataille à venir, qui créerait, pour ces régions de l'intérieur, un état intermédiaire entre l'état de guerre et l'état de siège, il y aura un besoin impérieux d'un chef.

A ces chefs militaires, on peut faire confiance, à tous les points de vue. Militaires, nous leur confions la vie de ce



pays et nous n'avons pas le droit de les soupçonner de ne pas avoir vis-à-vis de tous, du régime en particulier, le respect, l'amour, l'attachement le plus absolu. En ma longue carrière je n'en ai trouvé aucun qui ne soit prêt à faire son devoir vis-à-vis de la République.

Alors il faut penser que le moment peut venir où l'on aura besoin d'eux. Déjà, on leur a donné des pouvoirs extrêmement étendus. Il faut que ces pouvoirs soient exactement délimités, que l'on sache qu'à partir d'un certain moment le commandant de la région deviendra le maître absolu dans toute région que la bataille menace. Vous voulez vous enfermer dans le cadre de 90 préfectures ? Il est plus facile de trouver 20 justes que 90. Ces 20 justes vous assureront très certainement une meilleure garantie du territoire, de cas échéant (*Mouvements divers.*)

*Un sénateur à gauche.* N'exagérons rien !

**M. Jean Fabry.** Oui, oui n'exagérons rien. Mais quand vous vous trouverez devant une situation difficile, vous serez bien heureux de trouver des chefs à votre portée.

Voilà l'instrument de guerre. Pour le porter à son maximum il y a un certain nombre de réformes utiles à réaliser encore.

Et puis, cet instrument de guerre, il faut l'employer utilement. A quoi est-il destiné ? A battre l'instrument de guerre allemand, l'armée allemande. Si nous ne la battons pas, qu'y aura-t-il de changé dans notre situation d'avant la guerre ? Rien. Nous demeurerions sous la menace de la force. Ayant entrepris un effort, nous devons le mener jusqu'à sa conclusion logique.

Cette armée allemande n'est pas vulnérable que sur la ligne Maginot, entre la Moselle et le Rhin. Elle est vulnérable bien en arrière, dans les minerais de fer de Suède. Elle l'est aussi dans les pétroles de la mer Noire, dans toutes les ressources de la Russie. Chaque fois qu'il se découvre quelque part une ressource qui peut venir à son secours, il faut la surveiller et l'empêcher de lui parvenir.

De toutes les ressources de la Russie il est souhaitable qu'aucune ne parvienne en Allemagne. Je ne pense pas que nous ayons pris le bon moyen de l'en empêcher. Si la Russie était notre alliée, nous l'obtiendrions facilement ; si elle était notre ennemie nous pourrions lui interdire par la force de livrer ses ressources à l'Allemagne. Mais elle est dans cette situation paradoxale où on ne la reconnaît ni pour une amie ni pour une ennemie ; elle est une espèce de neutre privilégié à qui tout est permis. Elle a cependant commis les mêmes fautes que l'Allemagne ; elle a agi avec la même brutalité, avec la même bestialité. La condamnation devrait donc être la même. En tout cas nous nous prions à cet égard de nos moyens d'action.

Je touche peut-être là, messieurs, au problème le plus grave de la guerre. J'ai parlé tout à l'heure des inconvénients inhérents aux coalitions. L'Angleterre et la France sont bien étroitement unies pour le combat, mais sur cette question les deux pays n'ont pas le même sentiment. M. Paul Reynaud monte ici à la tribune et parle de la trahison de la Russie, tandis que M. Winston Churchill, quelques jours après, ne parle que d'un seul ennemi, l'Allemagne.

**M. Aimé Berthod.** Il a raison.

**M. Jean Fabry.** Peut-être. On peut penser ce que l'on veut. Il n'en reste pas moins cette chose grave, que sur une question

aussi capitale et peut-être aussi décisive, nous ne soyons pas en étroite communion de pensée avec nos alliés.

**M. Aimé Berthod.** C'est votre avis personnel, mais c'est une erreur !

**M. Jean Fabry.** Voilà le cœur même du problème.

**M. Aimé Berthod.** Vous confondez toujours la politique intérieure avec la politique internationale.

**M. Jean Fabry.** Mon cher collègue, je suis trop malhabile en politique intérieure et je ne me mêle pas d'en faire. En ce moment-ci, je ne vois que mon pays, je ne vois que son intérêt ! Et je demande à chacun de faire de même.

Ce qui est certain, c'est que, si nous sommes deux alliés à faire la guerre, nous différons d'opinion sur un point essentiel qui doit retenir l'attention de tous. Cela nous prive de nos moyens d'action contre l'Allemagne et en outre cela handicape la paix. M. Paul Reynaud est allé à Londres et en a rapporté une déclaration réconfortante pour nous, dont nous le remercions. L'Angleterre et la France ont dit : Quand nous nous serons mis pleinement d'accord sur les conditions de notre sécurité, sur des conditions durables et effectives, alors nous pourrions causer de la paix. On en a bien causé déjà ; on a promis à la Pologne de la rétablir dans son indépendance. C'est facile pour la part de l'Allemagne, mais comment nous mettrons-nous d'accord pour la part de la Russie ? (*Mouvements.*)

Nous sommes là au cœur du problème, car ce point met en lumière les difficultés que nous rencontrerons dans la conduite de la guerre. Cette question, je ne voulais pas l'aborder, mais c'est une interruption qui m'y a amené.

Je dis les choses comme je les pense et comme elles me paraissent être.

L'Angleterre et la France doivent se mettre d'accord sur des conditions effectives et durables. Qu'entend-on par là ? La rive du Rhin ? Le démembrement de l'Allemagne ? Je n'en sais rien. C'est en tout cas le problème le plus grave. Nous faisons la guerre pour obtenir une paix définitive. L'effort que ce pays s'est imposé, il ne le recommencera pas. Il faut le poursuivre jusqu'au bout et avoir la certitude, quand nous arriverons au bout, que nous toucherons vraiment à cette paix qui nous assurera la sécurité.

Je dis que c'est par une Angleterre et une France étroitement unies sur toutes les questions que nous y arriverons, et il n'est pas de question plus grave que celle-ci pour la conduite de la guerre.

J'en ai fini, messieurs. Le Sénat d'ailleurs est convaincu de la gravité de cette question que je n'ai fait qu'aborder ; il y consacrera plus d'un débat où vous la traiterez, messieurs, je vous en fais la prophétie.

Je le dis, nous faisons un effort désespéré, dans des conditions difficiles, contre un adversaire puissant. Nous en aurons raison, à une condition, c'est que nous allions jusqu'au bout de cet effort, que nous ne nous arrêtions pas à moitié chemin, qu'aucune paix de compromis n'intervienne.

Vous sentez bien qu'il ne s'agit pas de quelques kilomètres carrés de terrain ni de poteaux-frontière. Dans une guerre comme celle-ci, il s'agit d'autre chose. Il s'agit de ce qui fait notre vie, de ce qui fait depuis des siècles la France elle-même, son âme, ce pays qui a porté il y a 150 ans la promesse et l'annonce de la liberté sur les champs de bataille et qui y revient aujourd'hui pour défendre cette même liberté.

Nous avons coutume de parler, dans nos discours du temps de paix, de la France immortelle. Eh bien, elle est en péril de mort. Mais nous la sauverons et nous assurerons sa destinée et sa vie.

Pour ce long effort, il n'y a qu'une règle, je la propose au Sénat : que les meilleurs gouvernement et que, derrière eux, chacun voue son âme, son corps et ses biens au service de la patrie. (*Vifs applaudissements.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous siégeons depuis trois heures passées, peut être une suspension de séance de quelques instants s'imposerait-elle ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue pour un quart d'heure seulement, elle sera reprise à 17 h. 55.

La séance est suspendue. (*La séance, suspendue à dix-sept heures quarante, est reprise à dix-huit heures.*)

**M. le président.** La séance est reprise. La parole est à M. le ministre de la défense nationale et de la guerre.

**M. Edouard Daladier, ministre de la défense nationale et de la guerre.** Messieurs, je m'associe avec une entière sincérité à l'hommage que M. le président du Sénat rendait tout à l'heure au labeur si désintéressé et si probe, si efficace des grandes commissions de la défense nationale du Sénat. Je m'associerai volontiers aussi à ce sentiment qui a été exprimé par tous les orateurs qui se sont succédés, que nous ne sommes déterminés que par une volonté commune, qui est de consacrer nos forces au salut de la patrie, à lui donner les garanties positives et matérielles de sa sécurité, à en finir avec les entreprises de rapine et de servitude.

Mais, messieurs, ces buts suprêmes, ni la volonté d'un peuple, ni la force morale des combattants ne suffisent à les atteindre. La victoire de la liberté dépend, au moins à un degré aussi fort, des armements mis aux mains des soldats de la liberté, de l'importance de leurs effectifs, de la valeur de leurs cadres, de l'action d'un haut commandement qui doit être adapté à la guerre moderne et à l'effort gigantesque qu'elle exige de toute la nation.

Cela est-il réalisé ? A l'heure où nous sommes parvenus de ce débat, il appartient au Sénat d'en décider. Il a entendu les rapporteurs. Il va entendre les réponses que différents membres du Gouvernement ont à leur adresser. Et je pense qu'après un débat aussi important, la Haute Assemblée sera en mesure de prononcer son jugement.

Pour ma part, messieurs, je voudrais examiner devant vous, d'abord quel était l'état exact de nos forces terrestres, navales et aériennes, au mois de septembre 1939, c'est-à-dire à l'heure de la mobilisation, et quel est l'état de ces mêmes forces à l'heure où nous sommes, c'est-à-dire au mois d'avril 1940.

Dans ce tableau, que je m'efforcerais de tracer avec exactitude, et sans autre souci que celui de l'exactitude, vous me permettez non seulement de vous parler de l'armée de terre, mais, d'une façon certainement plus générale, de définir quelques vues d'ensemble sur l'air et la marine, que j'ai été chargé de coordonner avec l'armée de terre.

Je désirerais, dans une seconde partie, examiner le problème des effectifs et des cadres, dont vous avez si justement souligné l'importance ; enfin, je voudrais répondre à certaines considérations qui ont été émises à la tribune sur l'organisation du haut commandement français.

Messieurs, les armements de la France, l'état des forces armées de la France, on

en a très longuement discuté hier et aujourd'hui et, pas plus que les rapporteurs, je ne dissimulerai, ni les lacunes sur certains points, ni les déficiences sur certains autres, ni même les erreurs commises. (Très bien!) Mais je ne veux pas dissimuler non plus la valeur de l'effort accompli. (Nouvelle approbation.)

Pour en juger, messieurs, il faut d'abord se référer aux conditions particulières propres à la situation à la fois historique, géographique, démographique de notre patrie.

Messieurs, le potentiel industriel de la France, nul ne le conteste, est inférieur, gravement inférieur à celui de l'Allemagne. Ni en ce qui concerne les ressources en charbon, ni en ce qui concerne les fabrications d'acier, ni en ce qui concerne l'importance de la population, nous ne pouvons comparer notre France continentale de 40 millions d'habitants à l'Allemagne de 80 millions, auxquels s'ajoutent aujourd'hui un certain nombre de millions d'hommes des peuples asservis.

J'entends bien qu'on dit — et avec raison — que la France n'est pas un pays de 40 millions d'habitants, mais un empire de 100 millions d'êtres humains. D'accord, messieurs, ce n'est pas moi, certes, qui le contesterai. Mais, avant que cet empire ne forme une unité véritable, avant que toutes ses ressources ne soient accumulées pour la défense de la métropole, il y faut et des moyens de transport et une lente évolution, à la fois économique et morale, dont nous pouvons dire qu'elle ne peut pas se réaliser seulement avec des mots, mais qu'elle exige aussi le temps et la patience. (Applaudissements.)

Messieurs, un pays qui a un vaste empire colonial, plein déjà de ressources, et plus encore de magnifiques promesses d'avenir, un pays qui est baigné par l'Océan, qui dispose d'un littoral maritime extrêmement étendu, comme le rappelait dans son si intéressant discours M. Le Gorgeu, un pays qui a déjà ces servitudes que lui impose la nature, il a des servitudes bien plus considérables, que lui impose l'histoire de l'Europe elle-même, du continent européen.

Ce pays, il est profondément engagé dans la vie de l'Europe continentale, à tel point que le sort de ses empires coloniaux s'est réglé sur ses frontières terrestres, à tel point, messieurs, que si vous supposiez un instant que les grandes routes classiques de l'invasion de la France n'aient pas été efficacement barrières, que resterait-il de l'avenir même, de l'existence même de notre patrie ?

C'est pourquoi je dis, j'affirme encore, au risque d'être contredit par beaucoup d'entre vous peut-être, qu'il faut d'abord à la France une armée de terre telle que, par sa force, elle assure la durée de sa résistance et de son labeur.

Lorsque j'ai eu à coordonner et à répartir les crédits militaires entre les trois ministères de défense nationale, j'ai préféré, n'ayant d'ailleurs — et je vais en parler — que des crédits faibles au début, concentrer l'effort sur la fabrication de matériels modernes, qui n'existaient qu'à l'état de prototypes, faire une armée capable de dresser le barrage parce que je pensais bien qu'à l'abri de ce barrage, la situation financière d'ailleurs s'améliorant, il serait possible de constituer une marine et une aviation dignes de notre pays.

Voilà, messieurs, ce que j'ai pensé, voilà, si vous permettez cette expression un peu ambitieuse, les idées générales qui ont inspiré mon effort.

Je voudrais dire que mes prédécesseurs ont sans doute pensé de la même manière et je veux rendre hommage à leur activité. Comme l'a dit avec raison l'honorable M. Chaumié dans son rapport si objectif, si impartial et si exact, il faut toujours tenir compte de la relativité des forces. Je n'en ai que plus de plaisir à rendre hommage à ceux de mes prédécesseurs qui se sont préoccupés de dresser aux frontières du Nord-Est une forte barrière fortifiée qui, au début, n'était qu'une ligne fortifiée, qui est maintenant devenue une zone fortifiée, et vous comprendrez le sens et la valeur de ce mot.

Il est cependant juste de dire que jusqu'en 1935 l'effort militaire de la France a surtout consisté à construire ces fortifications et également à mettre au point un certain nombre de prototypes. Mais aucune fabrication en série n'était en activité pendant l'été 1936.

Mon effort a donc consisté à faire en sorte que ces prototypes, dont quelques-uns d'ailleurs avaient besoin d'être améliorés par la recherche de la qualité, ne l'oubliez pas — quoi qu'on raconte, la qualité est un facteur décisif de l'armement d'un pays — mon effort, dis-je, a consisté à organiser, à poursuivre et, permettez-moi de le dire, à travers vents et marées, la réalisation de ces matériels modernes en série, et je ne soulèverai, je le sais, aucune contradiction lorsque je dirai que plus des trois quarts du matériel moderne, je dis bien matériel moderne, dont disposent les armées de la France, à l'heure actuelle, messieurs, ont été construits depuis cette période.

Période d'ailleurs difficile, période de difficultés financières, de dévaluations successives, période où l'action sournoise des chefs communistes s'est exercée même contre les gouvernements animés des idées les plus généreuses à l'égard de la classe ouvrière (Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche), période où j'en étais réduit à discuter jour par jour avec la fédération des métaux pour obtenir d'elle quelques heures supplémentaires pour achever le matériel de guerre; et alors je n'obtenais rien, tandis que la fédération des travailleurs de l'Etat m'avait donné son appui.

Période difficile. Je ne veux pas insister. Mais il faut en tenir compte lorsqu'on veut porter un jugement équilibré!

Puis, messieurs, il faut le dire, il y a eu dans certaines zones de l'industrie française une période de sommeil et d'inertie un peu trop prolongée en ce qui concerne le renouvellement du matériel de guerre et du matériel tout court. Notre industrie, qui acceptait autrefois les risques qui, seuls, légitiment l'existence du libéralisme en matière économique, tendait de plus en plus à les éviter, à s'abriter derrière les tarifs et la protection, à ne pas poursuivre cet effort d'invention qui avait fait, dans une période encore peu éloignée de nous, la grandeur de l'industrie française; de sorte, messieurs, que le premier effort qu'il fallut faire, ce fut d'investir des centaines et des centaines de millions, plus de deux milliards au total, dans les industries fabriquant les armements de la France.

Voilà, messieurs, les difficultés que nous avons rencontrées. Je pourrais y insister davantage; et si je cédaï à des mouvements inspirés plus ou moins par la passion, je pourrais certes m'étendre sur ce point. Je considère que cela serait indigne et de vous et de moi.

Par contre, à partir du moment où — en tout cas, c'est une coïncidence — où l'essai, la tentative, le désir de grève générale du 30 novembre 1938 eût échoué,

non pas tant en raison de la ténacité du Gouvernement qu'en raison du bon sens profond et du patriotisme de la classe ouvrière, les choses ont heureusement changé. Les capitaux sont rentrés. Ceux qui étaient cachés à l'intérieur du pays se sont investis. Un climat de confiance s'est peu à peu établi, et, tandis que je discutais péniblement l'importance des crédits militaires, cependant très importants par rapport à ceux qui avaient précédé 1936, tandis que j'étais gêné pour donner à l'aviation les ressources en argent et les ressources en machines dont elle avait besoin, à partir de 1938, j'ai pu développer ces fabrications. A partir de cette date, j'ai pu prodiguer — je dis prodiguer — à l'aviation française, non pas les 2 milliards primitifs, mais plus de 11 milliards pour une seule année.

Vous me direz que cette aviation présente cependant des lacunes. J'en demeure d'accord. Mais n'avons-nous pas toujours un peu le défaut de nous dénigrer nous-mêmes? Le grand effort de l'aviation française commence en réalité en 1938. J'y reviendrai tout à l'heure avec plus de précision.

Jusqu'alors la production française était de 37 avions de guerre par mois. Elle est passée, à partir de fin 1938, à plus de 200 avions de guerre par mois. Elle atteint, en mars 1940, plus de 300 avions par mois.

Vous connaissez le chiffre de la main-d'œuvre française et le nombre des spécialistes, malheureusement encore si rares, vous connaissez toutes ces conditions démographiques dont j'ai parlé; vous me croirez donc quand je dirai qu'il n'y a pas un pays en Europe pour avoir fait un effort aussi rapide afin de se doter d'une aviation moderne. L'Angleterre y a mis quatre ans, ainsi que l'Allemagne. Au bout de deux ans d'efforts, nous arrivons à doter nos escadrilles d'un matériel moderne, dont on pourra dire qu'il n'est pas assez nombreux; j'en suis d'accord. La guerre nous a trouvés en plein effort d'ascension de construction. Je demande qu'on en tienne compte.

Enfin, messieurs, mieux que des discours, les chiffres comptent. C'est ceux-là que je voudrais donner, au risque de fatiguer le Sénat. Grâce à nos crédits, j'ai complété l'œuvre de fortification. Avec mon honorable ami, M. Daniel Vincent, et avec l'aide de toute la commission de l'armée, nous nous sommes attachés à créer des fortifications à la frontière du Nord.

Lorsque j'ai proposé au conseil supérieur de la guerre de fortifier la région du Nord, j'ai été battu par la majorité de ses membres et je n'ai eu l'appui que de trois voix, d'ailleurs importantes, notamment celle du général Gamelin. Ce conseil supérieur n'émettant que des avis consultatifs, j'ai passé outre et j'ai décidé l'exécution des premières tranches de travaux.

J'ai aussi inscrit des crédits pour la fortification du Jura. Car il n'est pas démontré que la neutralité de la Suisse ait plus de prix aux yeux de M. Hitler que celle du Danemark. C'est une question de force et de moyens pour lui. Notre frontière était découverte; nous l'avons fortifiée.

Il y a aussi une frontière dont nous espérons qu'elle ne connaîtra pas la guerre. Nous l'avons fortifiée également: celle de la Tunisie méridionale. J'ai inscrit les crédits pour les fortifications de Mareth. Voilà des chiffres et des faits.

Quel est le bilan au jour de la mobilisation? Je voudrais insister simplement, m'en excusant par avance, sur quelques chiffres qui me paraissent intéressants.

Je vous disais tout à l'heure et cela n'a été contesté par aucun des rapporteurs,

que la presque totalité du matériel moderne d'armement a été fait — excusez-moi, messieurs — sous mon ministère de défense nationale. Nul n'a contesté cette affirmation. Je n'y reviendrai pas si ce n'est pour dire que la progression a été constante, pour souligner que ce programme qui a été ainsi réalisé a répondu lui aussi aux idées générales, au point de vue militaire, conformes à celles que j'exposais tout à l'heure.

Dans un pays de faible natalité et dans une période où la guerre de 1939 confirmera sur ce point la guerre de 1914 et prouvera que l'élément redoutable est la puissance du feu, il faut mettre l'infanterie à l'abri de la puissance du feu adverse et la doter de moyens nécessaires d'exercer à son tour cette puissance du feu contre l'ennemi.

C'est ce qui a inspiré tout le programme. C'est ce qui vous explique que nous avons armé cette infanterie d'un fusil nouveau. Nous lui avons donné en quantités considérables des mortiers qu'elle ne possédait qu'en chiffres réduits, puisque les mortiers Brandt de 60, par exemple, sont passés de 300 à 4.070 à la suite de cet effort, les mortiers Brandt de 31, qui étaient au nombre de 150, sont passés à 3.100, que les canons antichars de 25 qu'on a eu le mérite de mettre au point et de créer dans la période précédente, qui s'élevaient à 1.200, nous les avons portés à 3.400.

Quant aux engins blindés, ainsi que vous l'a expliqué ce matin le rapport si documenté et si clair de M. Maroselli, des études techniques importantes avaient été établies. Déjà des prototypes avaient été fabriqués; mais si la guerre avait éclaté alors, ces chars auraient été à l'état de prototypes. Ce n'est la faute de personne et j'admire ceux qui croient, peut-être avec un peu de naïveté, qu'on commande des canons, des chars d'assaut, des avions comme l'on commande dans un grand magasin des ustensiles nécessaires à la vie domestique.

Tout cet effort a été fait et nous avons aujourd'hui réalisé cette progression. D'un char léger réalisé à l'état de prototype, nous sommes passés à une dotation de 1.780 au jour de la mobilisation. Pour les chars rapides S. O. M. U. A., dont M. Maroselli a montré les progrès qu'ils ont réalisés par rapport aux autres, nous sommes passés de 0 à 261.

Quant aux chars puissants, les B, B 1, B 1 bis, qui étaient au nombre de 17, nous les avons portés au chiffre de 163. Ce sont des chars extrêmement puissants. On ne les a pas encore engagés dans la bataille et je crois qu'il convient de ne les utiliser que dans une action de masse. Je crois de même qu'il y a intérêt, et M. Dautry y consacre tous ses efforts, à passer peut-être à un char encore plus cuirassé et encore plus fortement armé. C'est, je crois, dans ce sens que l'on doit travailler à cette heure.

Enfin, pour le matériel d'artillerie, la proportion est à peu près la même.

Mais je ne voudrais pas insister et je préférerais, après avoir souligné que tous les appareils modernes ont été fabriqués dans cette période, vous dire que, malgré tout, quelles que soient les lacunes qu'il faut combler, quelles que soient les erreurs qu'il faut redresser, la puissance de feu de l'armée française, à l'heure où je parle, peut être comparée à la puissance de feu de la plus grande armée du monde.

Je pourrais donner quelques chiffres. Au total, si vous faites le compte des bouches à feu il y en avait 34.800 au 1<sup>er</sup> septembre 1939. Il y en a maintenant près de 5.000 de plus.

Les chars modernes? Je vous ai donné le chiffre total de 2.250: il y en a maintenant 2.900. Et nous avons pu former trois divisions légères mécaniques et trois divisions cuirassées.

Pour les armes automatiques, il y avait 170.000 mitrailleuses; nous en avons maintenant 182.000. Les fusils modernes ont suivi la même augmentation.

Vous voyez qu'une armée qui est dotée d'une telle puissance de feu peut inspirer confiance à notre pays.

Mais je voudrais insister sur quelques chiffres qui ont pu légitimement faire impression: ce sont les chiffres donnés par M. Belmont en ce qui concerne les retards apportés à la fabrication des munitions proprement dites.

Sur ce point, M. Dautry s'expliquera, je pense, d'une façon encore plus claire et plus complète que je ne puis le faire moi-même.

On a toujours considéré qu'il fallait aborder la guerre avec des stocks de munitions d'une importance telle qu'on pût faire face à une période d'intensité de bataille de plusieurs mois. Laissez-moi dire que lorsque nous sommes entrés en guerre nous avions plus de trois mois de munitions.

Pour faire face à de grandes opérations actives, il faut poursuivre l'effort, mais il a toujours été entendu qu'il y avait une période de démarrage dont il fallait tenir compte.

Cette période de démarrage n'est pas toujours facilitée parce que les exigences de la nation et de ses représentants sont quelquefois contradictoires.

Lorsque nous libérons les agriculteurs de deux, trois ou quatre classes, nous accomplissons certes un effort méritoire. La puissance de la vie agricole française est aussi dans la bataille un facteur important de la victoire. Il n'en est pas moins vrai que la production se réduit dans les usines d'armement.

Quand vous avez une crise charbonnière, puisque vous êtes un pays qui doit importer des millions de tonnes de charbon de l'étranger et quand l'ennemi, par ses mines magnétiques, fait sauter les transports charbonniers, lorsqu'une ville comme Londres reste privée de charbon pendant un jour, est-ce que vous vous étonnez que le charbon nécessaire à votre plan d'armement et de production fasse défaut à vos usines? Et croyez-vous qu'en Allemagne il n'en soit pas de même à certaines époques?

J'ai vu dans des renseignements que je crois sérieux que la production de l'acier en Allemagne avait diminué d'à peu près 30 p. 100 les deux derniers mois. Ce sont des chiffres.

Ce que je veux dire et retenir de cette discussion très brève, c'est que nous avions, au mois de septembre 1939, 13 millions d'obus de 75, 2.600.000 obus d'artillerie lourde courte, plus de 3 millions d'obus d'artillerie lourde, que nous avions enfin, en ce qui concerne l'artillerie de tranchée, un nombre important d'obus pour servir les instruments dont je vous parlais tout à l'heure.

Ainsi, vous le voyez, nous n'aurions pas été pris au dépourvu si l'Allemagne s'était ruée sur nous au début de la guerre, comme c'était d'ailleurs certainement son intérêt, car si vous ne considérez que la stratégie, l'Allemagne avait un intérêt vital à fondre sur nous avec tous ses moyens. Nous étions alors dans la période de mobilisation et de concentration, nécessairement difficile et longue parce que nous avons construit notre armée pour la

défense du sol de la patrie, et d'une patrie qui n'est pas riche en hommes.

Si M. Hitler ne l'a pas fait, je ne crois pas qu'il ait obéi à des considérations de sympathie pour la France. (Sourires.) Je crois que s'il ne l'a pas fait, c'est parce qu'il a mesuré, mieux peut-être que certains d'entre nous, la valeur du barrage qui lui serait opposé et il a préféré remettre de quelques mois l'action de force contre ce barrage, après avoir tenté, pendant plusieurs mois, n'ayant pas pu s'emparer de la citadelle, de démoraliser, de diviser, de jeter les uns contre les autres les soldats chargés de la garde du rempart. (Applaudissements.)

Voilà, messieurs, des chiffres, je pourrais en donner bien d'autres, mais je ne veux pas lasser l'attention du Sénat.

J'ai toujours pensé — et si on m'a fait le reproche de ne pas y avoir toujours songé, j'accepterai le reproche bien que je ne le crois pas justifié — j'ai toujours pensé ce que pensait le grand Carnot qui disait, au moment où il forgeait les armées de la Révolution française et où il les « amalgamait » avec les troupes de l'ancien régime, j'ai toujours pensé à cette formule: « Mes amis, frappons tous ensemble à la fois et avec toutes nos armes. »

C'est ce qu'on appelle la doctrine de la stratégie moderne, et vous voyez d'ailleurs qu'elle est ancienne, comme toutes les choses de grande valeur.

J'ai toujours été aussi de cet avis que la maîtrise de la mer était un facteur capital et à certaines heures décisif de la victoire de la nation. Songez à la prodigieuse épopée napoléonienne et songez qu'elle fut en réalité perdue, moins lorsque Napoléon eut fait la déplorable guerre d'Espagne que lorsqu'il eut subi sur mer cette terrible défaite qui a détruit la flotte française.

La maîtrise de la mer est un élément vital. C'est pourquoi, quelles que soient les vicissitudes que présentera nécessairement la bataille terrestre, tant que les alliés garderont la maîtrise de la mer ils pourront garder en eux la certitude de la victoire définitive.

J'ai donc collaboré étroitement pendant ces trois années avec M. Campinchi, ministre de la marine, et je puis dire que, sans bruit, nous avons, par des réunions communes, air, marine, guerre, très fréquentes, à certains moments presque quotidiennes, pu associer nos efforts et renforcer d'une manière puissante, comme vous l'a expliqué M. Le Gorgeu, d'abord les cadres des effectifs de la marine; puis, nous avons porté notre effort sur ce programme naval de 467.000 tonnes de bâtiments modernes à flot. En 1936, nous sommes passés à 544.000 tonnes de bâtiments de combat modernes au jour de la mobilisation. A ce moment, il y avait encore 151.000 tonnes en construction, de sorte que, dans quelques mois, sur les mers, deux cuirassés de 35.000 tonnes français viendront faire équilibre aux grands cuirassés de 35.000 tonnes que l'Allemagne est, elle aussi, en train de construire.

Sur l'effort d'aviation, j'ai déjà dit quelques mots. Aussi bien, M. Laurent-Eynac exposera mieux que je ne saurais le faire ses idées d'avenir et son programme d'action.

Laissez-moi vous rappeler que, dans la seule année 1939, nous avons construit 2.639 avions modernes. Laissez-moi rappeler que la courbe de croissance est ininterrompue, sauf les quelques accidents déterminés par les gelées des mois de décembre et de janvier où il a été impossible de réceptionner tous les appareils

construits. Mais il y a là un effort: de 50.000 ouvriers en 1937, on est passé à 180.000 ouvriers en 1939, 180.000 ouvriers travaillant non plus 37 heures et demie par semaine, mais tous, au minimum, 48 heures, et quelques-uns 50 heures et davantage.

Enfin, l'effort d'invention n'a pas été négligé. On a parlé des types de *Dewoitine*. Ils sont sur le front depuis déjà plusieurs jours, plus d'une centaine. C'est un appareil de chasse qui, certainement, est comparable, s'il ne le surclasse — pour ma part, je crois qu'il le surclasse à cause de sa maniabilité — au dernier appareil allemand. On a également fait cet effort d'invention en créant cet avion *Arsenal* dont M. Delesalle, avec raison, déploie qu'il ne fût pas encore sorti en grande série.

Si la raison de ce retard est le défaut de fourniture de quelques tonnes d'acier, je pense qu'il y aura accord rapide entre le ministre de l'armement et le ministre de l'air pour que l'acier soit mis à la disposition de l'armée de l'air et que cet avion *Arsenal*, plein de promesses, soit bientôt dans nos escadrilles.

Reste, messieurs, l'aviation de bombardement, la plus en retard. Elle est la plus en retard, parce que nous avons dû créer d'abord un avion de chasse moderne qui n'existait pas; il y a trois ans, il n'y en avait point, nous n'avions pas un avion moderne. Nous nous sommes efforcés de créer une aviation de chasse. Pourquoi? Parce que nous avons voulu couvrir le ciel de la France. Nous avons fait barrage dans le ciel, contre les bombardiers allemands, de même que sur terre nous faisons barrage à l'invasion allemande, et nous avons, bien entendu, favorisé l'aviation de chasse, au détriment de l'aviation de bombardement. (*Très bien!*)

Mais, maintenant que notre aviation de chasse a été modernisée, qu'il n'y a plus qu'à continuer l'effort, puisque les machines-outils ont été installées, puisque les matières premières ont été rassemblées, nous avons entrepris la modernisation de notre aviation de bombardement, et je dois dire qu'à cet égard, les résultats ne sont pas négligeables, si j'en juge par les confidences que je reçois de la part des pilotes et des aviateurs qui ont pris place à bord de ces appareils, dont on disait si justement que, après avoir fait leurs petites maladies d'adolescence, après avoir été rodés, si je puis employer cette expression, ils se révèlent comme de très bons appareils.

Enfin, messieurs — je m'excuse de le rappeler — j'ai pris la responsabilité, à cette même époque, de commander aux Américains, bien avant la guerre, 1.600 avions modernes, se distribuant à peu près par moitié entre la chasse et le bombardement, et 9.500 moteurs de grande puissance, puisque malheureusement l'industrie française, qui a eu la primauté tant qu'il s'est agi que de moteurs de puissance moyenne, entre 600 et 800 chevaux, s'est laissé distancer par l'industrie étrangère en ce qui concerne les moteurs de puissance plus considérable.

Voilà, messieurs, sur quoi nous comptons pour faire un peu la soudure entre les espérances pour l'avenir et les difficultés du présent.

Sur ce nombre de 1.600 appareils, il y en a maintenant 600 qui sont arrivés en France. On les a montés à Casablanca, au Maroc, et les équipages français qui ont été envoyés dans notre protectorat et qui ont

pris livraison de ces appareils déclarent — et ceux d'entre vous qui sont allés au Maroc ces temps derniers, comme M. de Courtois, je crois, et M. Maroselli, pourraient en témoigner — qu'avec les *Glenn-Martin* et les *Douglas*, la France sera dotée d'appareils modernes de premier ordre.

Tel est, messieurs, l'effort qui a été fait. Le Gouvernement le poursuit, car nous devons recevoir encore des Etats-Unis, mais dans un délai plus lointain, je pense dans un an, 2.000 avions nouveaux modernes.

A quoi l'on dira: « Mais pourquoi achetez-vous tant d'avions aux Etats-Unis? Est-ce que l'industrie française serait incapable d'en fabriquer? Ne vaudrait-il pas mieux payer en francs qu'en dollars? »

Je suis, messieurs, tout à fait d'accord avec vous; mais supposez que la bataille aérienne s'engage; supposez que ces bombardements de centres industriels dont parlait, avec raison je crois, M. Bénazet ce matin, viennent à se produire — et fatalement ils se produiront — l'œuvre de décentralisation des usines, la protection des usines existantes, les usines blindées que nous avons construites, qui représentent à peu près la moitié des usines de l'aviation française et qui sont maintenant à l'abri des bombardements, tout cela suffira-t-il à assurer en pleine bataille aérienne à la France les appareils qui lui seront indispensables? Je ne le crois pas et; puisque nous sommes engagés dans une guerre à mort, puisque nous sommes maintenant en face d'un peuple, je dis un peuple de proie et de rapine, qui l'a été à travers les siècles de l'histoire, pendant toute l'histoire des hommes et qui l'est resté aujourd'hui (*applaudissements*), il ne faut plus parler de notre stock d'or. L'or, messieurs, au temps où nous sommes, vaut moins que les moteurs d'avions, il vaut moins que les canons. Le fer est supérieur à l'or, disaient déjà les anciens au temps d'Homère. C'est la stricte vérité aujourd'hui, alors que nous sommes engagés, je le répète, dans une bataille dont dépend l'existence même de la France.

Mais je sais que tout cela ne suffit pas. Je sais qu'il faut non seulement avoir l'égalité avec l'Allemagne, mais une légère supériorité, si légère soit-elle.

Déjà, dans les circonstances actuelles, si vous ajoutez la production britannique à la production française, vous atteignez à peu près maintenant cette égalité entre les forces des alliés et les forces de l'Allemagne.

Mais il ne suffit pas d'un effort de quantité. L'aviation est une arme d'autant plus dangereuse qu'elle est en perpétuelle transformation. Elle va subir dans la guerre moderne l'évolution que la marine a mis des siècles à accomplir. La marine, pendant des siècles de l'histoire humaine, n'a jamais perdu de vue les côtes. La marine, pendant des centaines d'années, ne s'est risquée qu'à la traversée des mers intérieures et il a fallu plusieurs siècles avant que cette marine s'engageât résolument à travers les océans.

L'aviation, dans cette guerre, fera des bonds gigantesques. Déjà les altitudes de 8.000 et 9.000 mètres sont courantes. Parmi tous les avions abattus, que ce soit en Allemagne, en France ou en Angleterre, je ne crois pas qu'il y en ait un pour cent qui l'ait été par le canon. Les Anglais ont pu survoler chaque jour l'île de Sylt, puissamment fortifiée. Ils ont pu

se rendre fréquemment à Hélioland. Les Allemands ont pu très souvent bombarder des navires ou des installations dans la baie de Scapa-Flow, atteindre même la proximité des comtés du Sud-Ouest de l'Angleterre, survoler les côtes d'Ecosse; ils n'ont subi aucune perte par le feu terrestre. En effet, à ces vitesses et à ces altitudes; la parole des aviateurs d'autrefois que l'on avait un peu tournée en dérision: « L'avion luttera contre l'avion! On se défendra contre l'avion par l'avion! », cette parole, qui n'est pas tout à fait exacte aujourd'hui, soyez sûrs qu'elle ne tardera pas à retrouver son efficacité. Il est facile d'imaginer une période qui n'est pas très éloignée où les altitudes très supérieures à 9.000 et à 10.000 mètres seront la règle, où peut-être des altitudes encore plus élevées seront atteintes; les avions seront comme d'immenses oiseaux de proie que nul ne verra, sauf les oiseaux de proie qui les combattront et qui, d'une altitude démesurée, se précipiteront brusquement sur terre pour y exercer leurs opérations de carnage.

Est-ce que l'armée de l'air française, est-ce que le ministère de l'air français sont orientés dans cette voie? Je crois pouvoir affirmer, sans entrer, même en comité secret, dans trop de détails, je crois pouvoir dire que cette orientation est celle du ministère de l'air. Aucune arme n'exigera autant d'efforts d'invention; aucune arme ne restitue davantage à la qualité sa supériorité sur la quantité; car un avion plus fortement armé, plus rapide, plus maniable, serait-il isolé, triomphera toujours d'une escadrille entière d'avions moins rapides, moins armés et moins maniables.

C'est donc, là encore, vers la qualité qu'il faut orienter nos efforts.

Je vous ai parlé peut-être un peu longuement (*Non! non!*) de l'état des armements de la France. J'ai essayé de retracer leur évolution. Je voudrais maintenant, d'une façon plus brève, aborder les deux autres parties de cette réponse: 1° le problème des cadres et effectifs; 2° le problème du haut commandement.

Les armements, messieurs, on l'a dit bien souvent, ne sont rien sans les effectifs. Le nombre garde sur terre une importance indéniable, car si l'ennemi vient à saturer les espaces en raison de la densité de ses troupes, ce serait une cause d'infériorité grave pour l'armée moins nombreuse.

Nous avons mobilisé 5.600.000 hommes. C'est un effort prodigieux; c'est un effort sans exemple dans notre histoire. Nous avons fait appel à toutes les ressources en hommes de la nation et c'est vraiment un peuple tout entier qui s'est dressé pour se défendre au mois de septembre 1939.

Je reconnais bien volontiers avec beaucoup d'entre vous qu'un tel effort, s'il se prolongeait au-delà de la limite nécessaire, risque de compromettre gravement la vie économique du pays; et nous sommes tous d'accord pour attacher au maintien de la vie économique française une importance considérable. (*Très bien!*)

Mais, pendant ces premiers mois de la guerre, cet effort était indispensable parce que l'armée française reste une armée de couverture, l'armée de couverture d'une coalition. Il faut qu'elle soit nombreuse et prête, dressée aux frontières du sol natal pour que d'autres peuples aient le temps de s'organiser et de venir prendre leur part à la fois de sacrifice et d'honneur à côté d'elle.

Messieurs, près d'un an avant la guerre, si je ne me trompe, j'ai vu entrer un jour dans mon cabinet l'ambassadeur de

Grande-Bretagne, Sir Eric Phipps qui venait enfin m'annoncer, après d'innombrables conversations, que la Grande-Bretagne avait décidé d'établir le service militaire obligatoire, ce qu'elle n'avait fait, il y a 20 ans, qu'au bout de deux ans de guerre. Grâce à cette mesure, il y a aujourd'hui en Angleterre 1.500.000 soldats, hommes jeunes qui n'ont pas dépassé en général 25 ans. 1.500.000 hommes, cela constituerait une armée considérable si la fabrication de l'équipement avait suivi les opérations de recrutement.

Mais l'Angleterre est un pays qui a cru le plus fortement et le plus naïvement en 1918-19 qu'il n'y aurait plus de guerre en Europe, qu'il s'y établirait une sorte d'équilibre et que, pendant des années, un quart de siècle, un demi-siècle, plus encore, elle n'aurait pas intérêt à faire un autre effort que celui qu'elle consacre depuis des siècles, suivant ses propres intérêts, à développer ses flottes.

Il faut donc construire et fabriquer cet équipement. C'est l'effort que j'ai fait et que continue le Gouvernement actuel, afin que ce programme d'équipement de l'armée anglaise se réalise le plus rapidement possible. Lorsque vous aurez sur le front français non plus les 250.000 Anglais qui s'y trouvent actuellement, mais lorsque les effectifs britanniques auront atteint le chiffre de 500.000 ou 600.000 hommes, alors vous pourrez, sans inconvénient pour la sécurité française, adapter la structure de notre propre armée à ces conditions nouvelles, aménager les effectifs, non pas détacher à la terre mais renvoyer dans leurs foyers un certain nombre de classes anciennes. (*Très bien !*) Ce sera fait dans la mesure où cet effort de persuasion réussira auprès des Britanniques, et je suis persuadé que cet effort sera couronné de succès.

Enfin, ces effectifs mobilisés ont exigé un encadrement nombreux. Nous avons 132.000 officiers, si vous bloquez l'active et la réserve. D'ailleurs, pourquoi parler d'active et de réserve. Nos officiers de réserve de cette guerre-ci sont incomparablement plus instruits que les officiers de réserve improvisés de 1914.

Ils ont suivi des cours; de grandes écoles ont été créées; pendant des années on a fait un effort pour les recruter. Je suis persuadé que vous aurez la même impression que moi-même: lorsque vous allez visiter le front, vous ne faites pas de différence entre l'officier de réserve et l'officier d'active. Moi-même, je m'y suis trompé à plusieurs reprises.

132.000 officiers: il faut, bien entendu, prévoir là aussi la formation de cadres nouveaux. Le problème de la formation des cadres reste essentiel. Je crois que dans notre pays il sera toujours possible de recruter largement, dans les profondeurs du peuple combattant, des officiers capables d'encadrer les unités.

Enfin, la valeur morale de cette armée, qui donc pourrait la mettre en doute? Ce matin M. Rambaud, dans un discours dont je le remercie, a bien voulu signaler au Sénat, qui s'en est indigné, avec raison, les cas révélés par l'action des contrôleurs de l'armée du ministère de la guerre, sur l'initiative de la commission de l'armée du Sénat, à laquelle je suis heureux de rendre hommage. Ces faits troublants et graves, il ne faudrait pas en exagérer le nombre. C'est déjà grave mais enfin je m'évalue pas, pour ma part, à plus de 4.000 à 5.000 hommes au plus le nombre des hommes qui, étant inscrits, les uns au carnet B par les soins des préfetures, les autres sur les listes de propagande ré-

volutionnaire par les soins des généraux commandant de région, se sont trouvés bénéficiers d'affectations spéciales et même d'absence totale d'affectation. Sur les 5.000 — j'exagère le chiffre, je crois que celui de 4.000 à 4.500 serait plus exact — j'en ai saisi 2.700 qui ont été distingués en deux catégories: ceux qui avaient bénéficié sans plus et ceux qui avaient eux-mêmes accompli quelque manœuvre frauduleuse. Les uns ont été envoyés dans des formations militaires spéciales; les autres, pour une part, ont été poursuivis et condamnés.

Il ne faudrait pas que ces faits, si graves soient-ils, nous fassent oublier ne serait-ce qu'un instant, que la France a mobilisé plus de cinq millions d'hommes et que la mobilisation française et la concentration des armées françaises ont arraché des témoignages d'admiration à des étrangers illustres qui ont été les témoins attentifs de cette mobilisation de nos forces.

Causez avec des soldats, lisez des lettres de soldats — ils vous écrivent comme ils m'écrivent — et vous verrez que malgré cette forme de guerre de stagnation qui risquait de déprécier leur force morale, car le Français préfère se battre et courir des risques plutôt que de demeurer inactif ou être employé à des besognes ennuyeuses, notamment des corvées... Lisez toutes ces lettres. Faites-vous communiquer les rapports sur le moral de l'armée, sur lequel je me penche attentivement chaque semaine et vous verrez que la valeur morale de nos soldats n'a subi aucune atteinte au bout de ces huit mois. Ce sont des hommes qui savent très bien pourquoi ils se battent. Ils n'ont pas besoin d'entendre tant de discours, de lire tant de journaux: ils savent que tant que la France n'aura pas ressaisi les garanties matérielles et positives qu'elle a eu le tort d'abandonner, il n'y aura pas de sécurité française. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements.*)

Et ils veulent en finir, ils ne veulent plus que tous les vingt ans l'affiche de mobilisation soit envoyée dans tous les villages et tous les hameaux de notre pays. Mais cette valeur morale, il faut veiller sur elle; c'est peut-être la tâche la plus délicate, celle qui mérite le plus de soin. Il ne faut pas donner au soldat le sentiment qu'il y a des injustices, le sentiment qu'on se désintéresse de lui.

Heureusement la générosité française, la générosité de nombreux étrangers s'exerce chaque jour. J'ai observé qu'un grand nombre de soldats, des orphelins, des malheureux vraiment pauvres ne trouvaient pas, en dehors des allocations, en dehors des secours que nous faisons distribuer régulièrement et qui atteignent déjà des sommes considérables, ces menus cadeaux qui ont tant d'importance pour le soldat qui est dans la tranchée et qui a, en recevant son colis, le sentiment qu'on ne l'a pas oublié, et qu'à l'arrière on pense encore à lui. Voyant que, malgré tout, des milliers d'hommes restaient sans appui moral et sans soutien dans le pays, j'ai eu l'idée de créer ce que j'appelle l'école mairaine du combattant. Pour ces soldats isolés trouvant difficilement quelqu'un qui s'intéresse à eux, j'ai demandé aux instituteurs, aussi bien à ceux de l'enseignement public qu'à ceux de l'enseignement privé: faites donc adopter par votre école un de ces soldats. J'ai ainsi maintenant plus de 30.000 soldats français adoptés par les enfants d'une école. Tout cela a exigé beaucoup de soins, beaucoup d'efforts et très peu de bureaucratie et de paperasse. (*Applaudissements.*)

Voilà ce qu'il faut faire: maintenir cette valeur morale et j'ajouterais que c'est tout le rôle du commandement.

Ce qu'il y aurait de plus grave, si des habitudes de bureaucratie venaient à se généraliser ou à s'enraciner, c'est que les chefs cesseraient d'exercer ce qui est leur action normale, la visite permanente presque quotidienne aux secteurs de combat pour garder un contact direct avec les chefs sous leurs ordres et un contact direct avec les soldats, qui ont une flamme nouvelle lorsqu'ils appartiennent à une armée ou à un corps d'armée dont le général vient lui-même, simplement, comme un bon Français, les visiter dans leurs avant-postes. Ce commandement, on peut dire qu'il mérite la confiance de la nation.

Il avait déjà avant la guerre la confiance des peuples étrangers. Dans combien de capitales du monde, le modeste attaché militaire français, qui n'était souvent que capitaine ou chef de bataillon, exerçait en réalité, dans le pays où il se trouvait, sur ses camarades, sur les chefs même très importants de cette armée étrangère, une action considérable. J'en ai eu, j'en ai encore des témoignages très nombreux.

Quant au haut commandement, il a fait ses preuves et quelquefois, lorsque j'entends des critiques, lorsque surtout j'écoute quelques rumeurs d'après lesquelles on voudrait opposer tel grand chef à tel autre, je dis que ce serait un crime contre le pays et que ce serait faire injure aux uns et aux autres. (*Applaudissements.*) Je suis sûr qu'ils n'ont qu'une idée: servir leur patrie au poste où le Gouvernement les a placés.

Ce haut commandement, comment l'organiser? Et j'aborde enfin cette dernière partie de mes explications.

Il n'est pas un pays où le haut commandement soit organisé de la même manière que dans le pays voisin. Autant de pays, autant d'organisations différentes.

On a beaucoup critiqué l'organisation française. Je ne dis point qu'elle soit à l'abri de tout reproche, mais pour ma part j'attache plus d'importance à ce que j'appelle l'unité de commandement qu'au commandement unique.

Ce qu'il faut réaliser, c'est l'unité de commandement. Existe-t-elle aujourd'hui oui ou non, voilà la question.

On a dit: les forces aériennes sont indépendantes.

C'est inexact. Les forces aériennes de reconnaissance et de coopération sont subordonnées aux généraux commandant les armées. Il y a un lien étroit de subordination et non pas une coexistence ou une simple coordination.

Ce qui est vrai, c'est que dans l'armée de l'air, il y a une partie qu'on appelle l'aviation réservée, destinée à des missions lointaines, qui est dans la main du commandant en chef de l'armée de l'air, lequel en dispose sur les instructions et sur les ordres du Gouvernement lui-même.

Mais en dehors de cette force réservée, partout les forces aériennes sont subordonnées au commandement terrestre.

Il existe un chef d'état-major général de la défense nationale. Quel est son rôle? La direction de la guerre, la conduite de la guerre pour employer le terme exact, elle est du ressort du Gouvernement. (*Très bien !*) C'est le Gouvernement qui est responsable devant le Parlement et devant le pays de la conduite de la guerre. Par conséquent, le chef d'état-major général de la défense nationale est un homme qui, s'il ne siège pas dans les conseils du Gouvernement, peut d'ailleurs toujours être invité à y prendre place, comme cela s'est vu dans l'autre guerre. C'est, dans tous

les cas, un homme qui de droit fait partie du comité de guerre et qui y a voix délibérative. Ce chef d'état-major général a ce rôle non seulement de coordination mais de commandement sur les forces aériennes, comme je l'ai expliqué; il a aussi un rôle de commandement sur la marine toutes les fois que la marine n'agit pas comme une arme indépendante, mais participe à un ensemble d'opérations où les forces terrestres et navales sont associées.

Cette organisation est-elle logique? Je le crois. Est-elle raisonnable? Je le pense.

Quelle est la critique? La critique consiste à dire: ce chef d'état-major général de la défense nationale, le général Gamelin, pour être précis, qui exerce ce rôle de faire exécuter les décisions du Gouvernement, rôle déjà considérable, vous l'avez laissé prendre, ou bien, d'accord avec vous, il a pris en même temps le titre de commandant en chef des forces terrestres; vraiment, c'est excessif, c'est contraire aux textes. Il faudrait que le commandant en chef des forces terrestres eût une existence propre en dehors du chef d'état-major de la défense nationale.

Messieurs, si cela peut régler le problème, je n'éleve aucune objection contre ce système, mais je suis plus attaché à la réalité des faits qu'à la valeur des formules et des principes. Que fait le général Gamelin en tant que commandant en chef des forces terrestres? Il joue exactement le même rôle et il a la même action que celle qu'il exerce auprès de l'air et de la marine: il coordonne l'ensemble, il met au point l'ensemble, suivant les décisions du Gouvernement et du comité de guerre. Il est commandant en chef des forces terrestres parce que nous sommes dans une guerre où il y a plusieurs théâtres d'opérations. Il y a le principal qui est le théâtre d'opérations du Nord-Est. En 1914, il n'y avait que celui-là. Le général Joffre était le commandant en chef des forces du front du Nord-Est. C'est aujourd'hui le général Georges. Mais il y a une armée du Levant, il y a une armée d'Afrique qui est puissante, dont le rôle risque — je dis risque — de devenir important. Le général Gamelin proportionne les moyens entre les uns et les autres suivant les directives du Gouvernement. Voilà son rôle de commandant en chef des forces terrestres. Et pour qu'il puisse proportionner, répartir les moyens, il faut que lui-même dispose d'un service de renseignements; qu'il dispose aussi au moins du quatrième bureau, c'est-à-dire de l'organisation des transports, puisqu'il peut être amené, suivant les fluctuations de la guerre, à répartir les moyens, à faire franchir la Méditerranée à certaines troupes, soit dans un sens, soit dans l'autre, à constituer ou à reconstituer une armée des Alpes, au contour, à fortifier encore davantage l'armée du Nord-Est. Voilà le rôle qu'il joue.

Pourquoi ne pas créer, me direz-vous, pour la symétrie, un commandement en chef des forces terrestres qui ne soit pas le chef d'état-major général de la défense nationale?

Je le répète, du point de vue réel, je ne vois pas d'avantages à cette solution. Je crois que la formule actuelle, dans la période actuelle, est satisfaisante. Mais, si vous nommez un commandant en chef des forces terrestres, différent du général Gamelin, il faudra bien créer un commandant en chef du front du Nord-Est, au-dessous de lui, et il faudra bien aussi que les théâtres d'opérations extérieures, celui de l'Afrique du Nord, celui du Levant, dépendent peut-être d'une autre autorité que

la sienne, peut-être même de l'autorité du ministre de la guerre, comme cela s'est fait au temps de l'expédition de Salonique.

Croyez-vous que ce sera une grande simplification, à l'heure où on le demande, de créer un grand état-major nouveau, de créer encore un échelon de plus? Je ne le pense pas, messieurs. Je ne vois pas ce que nos armées y gagneraient. Je crois qu'il faut voir les réalités plus que les formules et, je le répète, quelle que soit la décision que l'on puisse être amené à prendre — et elle peut être conforme à celle que certains de vos collègues ont exposée — je ne voudrais pas surtout que cette décision fût prise ni aujourd'hui, ni dans les quelques jours que nous traversons, parce qu'un certain nombre d'indices donnent à penser que, après l'opération de Norvège, ou si elle est bloquée en Norvège et en Scandinavie, il n'est pas exclu que l'Allemagne ne se retourne pas vers d'autres régions, et ce ne serait peut-être pas l'heure ni le moment de transformer l'organisation du haut commandement. (*Vifs applaudissements.*)

Telles sont, messieurs, les explications que j'avais à vous fournir.

Je crois qu'on peut tracer un bilan des huit premiers mois de la guerre, avec, cependant, de nombreux motifs d'espérer. Le sol de la patrie a été préservé. Nos pertes, je les ai citées, elles sont infimes. Et pendant ce temps nous avons creusé des kilomètres de tranchées, construit une deuxième position derrière les lignes fortifiées; nous avons créé 1.500 ouvrages bétonnés, dont chacun sera armé, dont chacun permettra de résister à une invasion.

Ce n'est que dans la mesure où le soldat français a le sentiment que son propre sol est protégé contre l'attaque qu'il bondit à son tour vers l'offensive. Mais l'offensive pour l'offensive, l'offensive sans en avoir rassemblé les moyens en matériel, l'offensive sans en avoir rassemblé les moyens en hommes, sans avoir demandé à nos alliés le concours qu'ils doivent donner comme nous donnons le nôtre (*Vifs applaudissements*), cela, messieurs, pour ma part je ne l'ai jamais pensé.

Je sais bien qu'on peut avoir d'autres opinions, d'autres idées. Mais j'ai toujours pensé et dit que, sauf le cas, bien entendu, où il faut se dresser pour résister à une attaque, il y a intérêt pour la France à ouvrir le plus loin possible de son propre sol, dans la mesure où elle le peut sans trop s'affaiblir elle-même, des théâtres extérieurs d'opérations et, pendant ce temps, à s'organiser, à s'armer, à redoubler d'efforts et, notamment ce qui concerne son armée aérienne, à pouvoir incorporer dans ses escadrilles tous ces appareils modernes dont j'ai parlé tout à l'heure.

C'est l'idée que je me suis toujours faite, à tort ou à raison, de la conduite de la guerre.

Mais qu'importent ces discussions! Tout cela ne prévaut pas contre ce fait qu'après 8 mois le sol de la patrie n'a pas été foulé par l'ennemi, qu'après 8 mois la France est intacte, qu'après 8 mois la valeur technique et morale de ses armées n'a pu que grandir.

Quelles que soient les lacunes dont on a parlé, quelles que soient les erreurs qu'il faut redresser par un effort nécessaire, messieurs, pour ma part, quand je dresse le bilan, j'ai confiance dans le destin de notre patrie. (*Applaudissements vifs et prolongés.*)

*Voix diverses.* A demain matin, à demain après-midi, à ce soir!

**M. le président.** J'entends demander sur un très grand nombre de bancs le renvoi de la discussion à demain.

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président du conseil.

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** Messieurs, le Gouvernement pense que ces débats sont si importants et que la journée a été si lourde, si dense et si capitale qu'il serait préférable — et je crois qu'il exprime en même temps le sentiment de la commission — de renvoyer les débats à demain matin 9 heures et demie. (*Approbation.*)

**M. le président.** Le Gouvernement, qui traduit, je crois, le sentiment du Sénat, propose de renvoyer la suite de la discussion à demain 9 heures 30.

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

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue le 17 avril 1940 à dix-neuf heures quinze, est reprise le jeudi 18 avril à neuf heures et demie.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre de l'armement.

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Messieurs, je voudrais d'abord remercier vos commissions, qui exercent leur mission de contrôle avec tant de compétence, de m'avoir, durant ces sept mois, rendu la collaboration facile et d'avoir bien voulu me faire davantage de leur tradition de bienveillance.

Leurs présidents, auprès desquels je me retrouve pour une tâche difficile, comme autrefois au chemin de fer du Nord et à l'Etat, savent bien que j'apporte à l'œuvre commune la même passion de l'effort qu'autrefois.

Me permettez-vous de vous dire que ceux qui, comme moi, ont vécu à l'écart de la vie politique, ne peuvent pas ne pas apprécier à l'extrême, à l'issue de ces réunions du Sénat en comité secret, l'attention, le souci, la gravité vigilante qu'apporte la haute Assemblée à tout ce qui touche la défense nationale.

Les rapports produits hier à la tribune en portent témoignage, même quand ils appellent l'explication que je vous apporte. Après les faits et les chiffres qu'ils vous ont donnés et dont certains auraient pu vous émoouvoir, il faut des commentaires. Ces commentaires, je vous les donne avec une sincérité entière. Ils excluent toute polémique pour laisser seulement place à cette vertu de travail à laquelle et comme instantanément s'est haussé le pays.

Durant ces sept mois, ma seule ambition fut d'accomplir la tâche que m'a fait l'honneur de me confier M. le président Daladier quinze jours après la déclaration de la guerre. Mon action s'est inspirée du souci et de la volonté qu'il exprimait il y a quinze mois dans une note du 10 janvier 1939 à ses services:

« Je fais » — disait-il — « appel à tous pour qu'une impulsion beaucoup plus vigoureuse soit imprimée à nos fabrications. Il faut que, sans retard, le Gouvernement soit assuré de mettre résolument au service de ses décisions de politique internationale une organisation puissante de nos armées et une préparation efficace de notre mobilisation industrielle. »

Messieurs, votre rôle traditionnel est double. Economes, vous contrôlez les dépenses et ménagez les ressources. Animateurs, vous déterminez les grandes lignes de l'activité nationale et vous en signalez les insuffisances. Vous le manifestez particulièrement aujourd'hui puisque vous vous réunissez pour examiner comment sont employés les crédits que vous avez votés.

A une heure où la production, financée par les deniers publics, doit s'élever dans les délais les plus rapides à un niveau jamais atteint et où la pénurie des hommes et des choses limite des productions que nous voudrions tous étendre dans tous les domaines, le domaine terrestre, le domaine maritime et le domaine aérien, et doit nous déterminer cependant à ne vivre que dans la réalité et dans le possible, où les besoins chaque jour grandissants de la défense nationale pour les armées de l'air, de mer et de terre consomment des milliards, la conciliation de ces deux données est plus difficile et plus nécessaire que jamais. Et je vous assure que le souci de la faire au mieux m'obsède dans toutes mes décisions.

En prenant le ministère de l'Armement, je savais qu'il était impossible que la préparation de la France à la guerre fût alors complète. Il ne pouvait en être autrement dans un pays profondément désireux de la paix, à quoi il était résolu à tout sacrifier, hormis son honneur.

Je savais que le chemin serait lent pour que la France et la Grande-Bretagne réunies acquièrent la maîtrise matérielle sur l'Allemagne, qui a commencé sa préparation dès 1934 pour la déclencher avec une énergie monstrueuse à partir de 1936. Je savais la France handicapée dans cette lutte par la faiblesse de sa population et l'infériorité relative de son potentiel industriel. Je savais que le pays veut, dans cette guerre, constituer de puissantes escadres maritimes et aériennes et que cette nécessité diminue d'autant les ressources en matériel, outillage et hommes disponibles pour l'armement terrestre. Je savais que cet armement est infiniment plus complexe et abondant que dans la dernière guerre, qu'il réclame beaucoup d'outillage et de main-d'œuvre du fait du développement des armes à grand débit, et que cet outillage et cette main-d'œuvre manquent cruellement.

Ces difficultés fondamentales, je les avais mesurées. Elles ne m'ont pas fait reculer devant le devoir auquel j'étais appelé. Mais, ayant retenu de la dernière guerre et de la paix que, dans la guerre actuelle, l'équilibre des effectifs devenait difficile à réaliser entre le front de combat et le front du travail, je pensais, j'étais sûr qu'on manquerait à l'usine de spécialistes vigoureux et j'ai cru que, m'étant toute ma vie penché sur les problèmes de la qualité physique, de la qualité morale, de la formation professionnelle et de l'emploi des travailleurs, je pouvais être un peu utile.

Je vous demande de m'excuser, mais je ne crois pas inutile de vous donner ce reflet de mes pensées, en préface des explications et des renseignements que je vous apporte. Est-il besoin d'ajouter le sentiment profond inspiré dès le premier jour de mon arrivée au ministère de l'Armement, l'effort que j'ai imposé à tout le monde et que je me suis imposé à moi le premier ? (Applaudissements.)

Est-il besoin de dire aussi que mon expérience administrative m'ayant conduit à condamner des organisations qui ne sont pas conçues en fonction des hommes dont on dispose pour les conduire, je me suis efforcé de découvrir et de m'attacher des cadres de valeur et de substituer des méthodes simples et directes aux méthodes trop souvent anonymes et lentes qu'on employait hier ?

Après une expérience de trois ou quatre mois qui m'a permis de sélectionner, c'est-à-dire d'écartier ou de promouvoir les hommes en fonction de leur valeur de guerre et uniquement de cette valeur,

mes services sont organisés depuis deux mois dans cet esprit.

J'ai dû évidemment étudier les hommes et les choses pendant quelque temps, car vous le savez, le ministère de l'Armement était à constituer de toutes pièces.

Le Sénat a manifesté hier, à plusieurs reprises, le désir qu'il faut que la production soit poursuivie avec fermeté. Je veux vous donner une preuve qu'il a été par avance entendu. Trois généraux et onze colonels ont été écartés de leurs directions ; l'un parce qu'il gardait des hommes au lieu de les envoyer en permission agricole alors qu'il pouvait s'en passer, un autre parce qu'on pouvait entrer à toute heure dans son arsenal sans vérification d'identité, un troisième, parce qu'au bout de deux mois il n'avait pas encore commencé à réparer son outillage de production, un quatrième, parce que l'abandon et le désordre de ses ateliers étaient tels que les tonneaux de poudre restaient ouverts le dimanche et qu'aucun service de sécurité n'était assuré. (Applaudissements.) Leurs remplaçants, civils ou militaires, ont tous considérablement augmenté la production qu'ils avaient mission de réaliser et maintenant les ateliers fonctionnent convenablement.

D'autre part, dans le même esprit, pour montrer la même fermeté, des industriels ont été éliminés de leur maison, d'autres ont été pris en main. Tout cela ne pouvait être immédiat. Pour être dur il n'en faut que davantage être certain de frapper juste. Je pense que rien n'est plus nécessaire, dans un temps où le manque d'hommes est cruel, de bien employer ceux que l'on a. Nos 1.500.000 morts de la dernière guerre auraient aujourd'hui de quarante à soixante ans. Beaucoup seraient à la tête des affaires publiques et privées, beaucoup seraient des directeurs, des ingénieurs, des contre-maitres, des ouvriers excellents ; mais ils ne sont plus.

Il importe donc que tout ce qui reste travaille à plein du haut en bas de l'échelle. Dans quel esprit ? Dans un esprit de collaboration confiante.

Vous voyez ici la raison d'un de mes premiers gestes qui fut de réunir les patrons et les ouvriers pour supprimer l'absurde notion de lutte de classe. (Très bien !) Vous voyez aussi pourquoi je me suis rapproché des grandes organisations syndicales et patronales : c'est pour pouvoir améliorer les fabrications, mettre de l'ordre dans l'industrie privée et éviter d'enfermer dans des lisères trop étroites les fabrications de matières premières et les organisations industrielles.

Dans quel esprit aussi ? Dans un esprit d'ordre. Dès le premier jour de mon arrivée au ministère, j'ai organisé, d'accord avec le ministre de l'Intérieur, un solide service de sécurité dans les arsenaux, et c'est à cette organisation qu'on doit d'avoir pu éloigner un assez grand nombre de ces suspects dont nous parlait hier M. Rambaud et pour lesquels il n'a d'ailleurs pas signalé d'abus ni de négligence coupable de la part des établissements de la guerre.

Dans l'effort aussi qui a déterminé un esprit permettant d'organiser utilement le travail.

Quand on sait la mesure de l'activité humaine dans les ateliers, quand on prend des spécialistes comme ceux des organisations de travail qui ont beaucoup développé leurs activités à l'étranger, on voit que, dans un très grand nombre d'ateliers, la production est lente, qu'est lent aussi le rythme de circulation des matières.

J'ai mis sur pied, pour cela, tout un service d'organisation du travail dans les établissements, notamment dans les cartoucheries et les arsenaux. Actuellement, à Courbevoie, par exemple, et le Havre, le rendement est de 125 p. 100 supérieur à ce qu'il était au début de la guerre.

La discipline est la raison de mes tournées très fréquentes dans les ateliers.

Enfin ma préoccupation déjà ancienne est aussi celle d'un directeur de chemins de fer : j'estime qu'il faut toujours bien servir le client. Je veux dire par là, à ceux de vos collègues qui ont signalés des déficiences pour l'air, que je ne fais pas de différence entre mes divers clients, qu'il s'agisse de la marine, de la guerre, de l'air ou des chemins de fer. Tous sont mes clients, et tous sont servis sur le même rang, sauf la priorité que le Gouvernement accorde pour telle ou telle fabrication.

Cela dit à propos de l'esprit et des méthodes de notre travail, à quel programme ai-je consacré les moyens que j'ai reçus en arrivant au ministère ?

Faute de pouvoir aborder toutes les questions ensemble, je suis obligé de les sérier. Tout d'abord, j'ai cherché à répondre aux besoins qui m'étaient signalés comme particulièrement urgents par M. le président du conseil, par vos commissions et par le commandement.

Ces besoins concernaient d'abord des matériels tout à fait nouveaux, comme le matériel D.C.A. ou le matériel antichars, les matériels de chars et les matériels automobiles.

Les matériels D.C.A. et antichars depuis longtemps étudiés viennent d'être mis au point. Ce sont des matériels d'une très grande qualité, répondant bien aux formes de guerre nouvelles. Mais parce qu'ils venaient de naître, il n'en existait pas suffisamment pour les dotations de l'armée. Tantôt, la fabrication en série était bien lancée, tantôt elle n'était pas encore tout à fait au point, tantôt elle n'avait pu être entreprise, tantôt enfin le prototype n'était pas arrêté définitivement.

Il m'a été donné de constater à ce sujet l'ampleur de l'effort que représentait le choix et l'étude des armes nouvelles et la préparation des programmes de fabrication.

C'est un effort discret, silencieux, mais que nul ne peut soupçonner et dont l'honneur de l'avoir dirigé appartient tout entier au président Daladier.

Il restait en septembre dernier un autre effort à faire, l'effort industriel, celui qu'il m'a confié.

Cet effort exige, pour passer du prototype à l'arme ou à la munition du front de bataille, d'utiliser la petite, la moyenne et la grande industrie avec leur lois et leurs exigences différentes qui, à chaque stade, risquent de faire capoter l'entreprise et de la ramener à son point de départ, comme M. Delesalle l'a signalé hier pour l'avion Arsenal qui n'avait pas d'approvisionnements parce que ces approvisionnements étaient impossibles à assurer et mal préparés.

Ces besoins urgents qui m'étaient recommandés avaient trait, d'une part, au complément de notre organisation de défense fixe.

Lorsqu'il avait visité la ligne Maginot récemment achevée, M. Daladier avait pu dire : « Le verrou est en place ». Les événements de ces sept mois de guerre ont bien confirmé cette appréciation, mais, la porte verrouillée, restait la fenêtre et l'évolution de la situation internationale depuis quelques années a modifié, comme le disait hier M. de La Groudière, l'aspect du problème de l'organisation défensive.

Les zones défendues, dont a parlé hier le président Daladier, ont exigé depuis sept mois des fabrications considérables que je vous dirai.

Enfin, les besoins signalés par le haut commandement portaient sur le matériel de transmission.

En définitive et sous ses divers aspects, c'est bien à un programme défensif qu'il a fallu d'abord se consacrer pendant les mois qui viennent de s'écouler : rails pour obstacles anti-chars, fers pour béton, fils barbelés pour réseaux, casemates blindées, défense contre avions, défense contre chars, augmentation du nombre des chars, fabrication de camions, de camionnettes, de câbles, d'équipements de radio.

Mais, en même temps qu'aux besoins immédiatement urgents et qui absorbaient toute la main-d'œuvre et tous les outillages et matières premières dont je disposais, il me fallait penser à préparer non seulement le remplacement des armes et des munitions, mais encore leur augmentation en nombre.

« Nos stocks actuels, disait le général Gamelin dans une lettre écrite à la veille de la guerre, ont été conçus plus en fonction de possibilités financières réduites qu'en fonction de consommations réelles constatées au cours de la guerre.

« Au début des grandes opérations de 1916, 1917 et 1918, nos stocks, ajoutait-il, étaient le double ou le triple de leur volume actuel et les fabrications de guerre étaient alors en plein rendement. »

Ce plein rendement n'a couvert les besoins de 140.000 obus par jour que jusqu'en 1916; c'est celui que nous atteindrons l'été prochain et ce premier chiffre vous donne la première mesure de notre effort.

Or nos fabrications pouvaient être menacées de deux façons : soit par les destructions que pouvait entraîner une guerre aérienne active sur tel ou tel point, soit par la difficulté de se procurer à l'étranger les matières premières ou les objets fabriqués que la France ne produit pas en quantité suffisante pour alimenter le combat, cette dernière difficulté pouvant elle-même varier en fonction de plusieurs causes; les possibilités industrielles étrangères extrêmement réduites, l'attitude hésitante, réservée, variable des rares neutres pouvant nous apporter un concours industriel, le manque de fret et surtout l'économie des devises.

Ces considérations et la certitude que j'avais d'avoir un jour ou l'autre à armer d'autres nations, certitude qui se vérifie, m'ont conduit à pousser les fabrications de matières premières, même quand il paraissait que je pouvais les trouver en Norvège ou en Suède et à mettre simultanément et le plus vite possible, le potentiel industriel national au plus haut, de façon à permettre à la France si le destin nous y oblige de conduire une guerre longue par des ressources tirées d'elle-même.

Alors que la guerre de 1914 a été faite à crédit en achetant plus de 3 millions de tonnes d'acier par an et des armes, la guerre d'aujourd'hui se fait au comptant et il faut, pour réserver les devises à l'aviation et pour limiter l'usage de transports maritimes que vous savez rares, qu'on lui consacre aussi la tâche de n'acheter que les outillages indispensables et les matières premières que nous ne pouvons pas nous procurer sur notre sol. (Très bien! très bien!)

D'ailleurs, il n'y a, en fait, ni armes ni munitions à acheter dans le monde, et c'est même vers nous que se tournent tous ceux qui en ont besoin actuellement. Entre deux sortes de fabrication incapables

de lancer ensemble au premier jour les armes et les munitions, il fallait faire un choix. M. Daladier l'avait fait — il vous l'a dit hier — en choisissant les armes. J'ai pris la suite de son programme.

Ce choix comportait des risques. Je les ai mesurés chaque jour. J'ai pris mes responsabilités, prêt à transformer le programme de travail, c'est-à-dire à abandonner la fabrication des armes nouvelles pour celle des munitions anciennes si le présent devenait menaçant.

Je crois que ce choix fait par M. le président Daladier, choix qu'il a fait connaître à vos commissions et que je leur ai fait connaître aussi à mon tour, est celui qui s'imposait. Le cours des événements l'a justifié. En D. C. A., en chars et en antichars, nous commençons à être vraiment extrêmement bien outillés et nous allons vers un effectif d'armes considérable. Si, pour certaines munitions, notamment celles que j'appellerai classiques, le 75 et le 155, nous n'avons pas encore atteint la cadence portée sur des états un peu anciens, faits, d'ailleurs, avec un optimisme qui est de mise quand on fait des états (Sourires) et que les réalités en outillage et en armes ne justifient pas toujours, ni dans les arsenaux, ni dans les usines privées, nous pouvons cependant, après sept mois de guerre, pendant lesquels un immense effort a été consacré au développement de l'équipement de l'ensemble de nos industries d'armement, d'aviation et de marine, dire que nos stocks de munitions sont, sur tous les points, en augmentation sérieuse et, sur certains points, en augmentation considérable; et je vous donnerai tout à l'heure les chiffres.

Cette politique qui, tout en comblant largement les lacunes inévitables de la défense et en préparant une production massive dans les mois qui viennent, a pu éviter de compromettre et réussir même à augmenter l'approvisionnement initial de combat sur tous les points, et nous placer dès maintenant en bonne position de démarrage, est — je pense que le Sénat en sera bien d'accord — celle qui devait être suivie pendant que le front était relativement calme.

Je ne dis pas, certes, que la partie industrielle est gagnée, bien loin de là! J'ai toujours pensé et dit à vos commissions qu'il nous fallait douze ou quinze mois, à la Grande-Bretagne et à nous, pour être outillés et produire autant que l'Allemagne, si l'Allemagne pouvait s'approvisionner en fer. Depuis des années elle s'est tout entière consacrée à la guerre et peut y consacrer les industries tchèque et polonaise, que nous avons aidées à s'organiser pour les productions de guerre, avec notre argent; elle peut y consacrer leur important outillage et des millions de travailleurs réduits en esclavage.

Mais, d'ores et déjà, nos ressources en matières premières s'accroissent; les outillages manquants se fabriquent, arrivent, s'installent; la main-d'œuvre augmente rapidement; les résultats se dessinent et souvent déjà s'affirment. Ce n'est qu'une première fois, en septembre 1915, et seulement une seconde fois, en mai 1916, que les producteurs d'obus de 75 ont atteint les demandes du commandement. Je suis sûr, messieurs, que nous ferons mieux, encore que nous fassions bien autre chose, puisque les besoins maintenant sont beaucoup plus importants.

Pour le moment, nous ne pouvons travailler qu'avec les moyens préparés avant guerre, et les résultats que je vais vous donner vous montreront l'importance de ces moyens; mais quelquefois ils étonnent

l'étranger. M. Mac Laren, directeur général des arsenaux anglais, a passé la semaine dernière en France. Il a vu qu'à côté d'outillages modernes, neufs, nous employons encore des outillages que nous remettons en état pour tirer parti de toutes les forces de la France et de toutes les machines de réquisition ou de remploi. Il en a été profondément impressionné.

Voici les résultats de l'emploi de ces outillages. Je prendrai l'ordre dans lequel vos rapporteurs ont présenté leurs remarques.

On a parlé du complément d'armement de la fortification. Il restait à faire, pour le moment, 450 cloches de guetteurs. Nous en avons fait 90 en mars; la cadence mensuelle sera de 120 en avril. Vous voyez que, dans trois mois, il n'en sera plus question; encore que, pendant ce temps, nous ayons besoin de l'acier moulé pour faire les chars.

Le chiffre des tonnes de rails et poutrelles antichars que nous avons employées à l'heure présente, depuis le début de la guerre, est de 91.000 tonnes, et nous marchons, actuellement, à la cadence de 16.000 tonnes. Eh bien, nous aurons fini dans deux mois, dans un mois et demi même, de satisfaire tous les besoins de la fortification.

Des piquets métalliques de réseaux, nous en avons fait 4.600.000. Il en faut 5 millions pour le commandement. Vous voyez que nous allons être bientôt au bout de notre tâche. Le chiffre des ronces artificielles que nous avons faites n'a aucun rapport avec celui de l'ancienne guerre. Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, il en a été livré aux armées 49.000 tonnes. Il a été livré 160.000 réseaux Brun, 350.000 abris de tranchées métalliques, plus de 9 millions de grillages pour les camouflages.

Voilà pour la défense. Et maintenant, voici pour les armes.

La cadence de production des fusils-mitrailleurs était de 1.050 par mois en octobre. Elle est passée, en janvier, à 2.900. Elle est actuellement de 3.500. La cadence des mitrailleuses d'infanterie est passée de 889 à 915 parce que tout l'effort a été porté sur les mitrailleuses d'aviation, comme je le dirai tout à l'heure.

Les canons de 37 de chars sont passés de 23 en octobre à 74 en janvier, à 195 par mois en mars. Les canons antichars de 25 sont passés de 58 à 177 en janvier, à 281 par mois en mars. Les canons de 47 sont passés de 78 à 88 et à 151 le mois dernier. Les lance-grenades sont passés de 650 à 1.100. Les canons contre avions de 25 sont passés de 55 par mois à 98 en janvier, à 236 en mars. Les canons de 75 D. C. A. sont passés de 19 à 28 et ceux de 90 ont été de 7 le mois dernier. Vous savez que la cadence sera portée à 16 et à 24 à la fin du mois.

En cartouches de 7 mm 5, nous sommes passés de 45 millions par mois à 68 millions; en cartouches de 8, de 30 millions par mois à 58 millions. Je sais bien qu'il faut que nous atteignions des chiffres beaucoup plus considérables; mais il faut faire des cartoucheries, des machines à fabriquer des cartouches. On ne les fait pas avec ses mains. Nous tendons vers des chiffres de 300 millions; mais nous sommes déjà à 68 millions avec des réserves extrêmement considérables.

Les cartouches de 20 sont passées comme fabrication de 409.000 par mois à 731.000; celles de 25 D. C. A. de 36.000 à 143.000; pour les obus de 37, nous sommes passés de 58.000 à 97.000 en janvier et à 207.000 en mars; pour les obus de 75, de 243.000 en octobre ils sont passés à 388.000 en janvier; et depuis à 1.237.000 en mars.



Pour les projectiles de 55, de 41.000 à 125.000, puis à 135.000. Pour les projectiles de 81, de 221.000 à 318.000 et 376.000. Pour les grenades, de 569.000 à 990.000. Pour les mines légères d'infanterie, de 63.000 par mois à 81.000 par mois.

Mais je m'excuse, messieurs, de vous donner des chiffres aussi abondants. (*Vives dénégations. Parlez ! Parlez !*)

**M. Joseph Gaillaux.** C'est très bien, au contraire.

**M. Eugène Millies-Lacroix.** C'est très utile.

**M. Raoul Dautry, ministre de l'Armement.** Il n'y a que deux seules diminutions sur les cartouches et sur les obus de 47 qui sont passés, dans une quinzaine, de 46.000 à 40.000. Mais cela tient à une question d'acier tungstène. Nous avons réparti cet acier sur les obus de 25, 37 et 47, au lieu de le répartir seulement sur deux catégories. Il n'y a en France qu'une seule aciérie capable de faire cet acier qui est d'une qualité magnifique. Nous avons fait 300 tonnes. Nous apprenons actuellement à quatre autres aciéries à faire le même acier, mais elles ne le savent pas encore au bout de trois mois. Elles l'apprendront. Il faudra seulement du temps. Nous avons tous été à l'école !

Pour les cartouches 25 D. C. A., c'est une question d'auto-destruction. On a abandonné la cartouche de 13. On y reviendra peut-être. On s'est plaint que la fabrication soit ramenée à zéro, mais c'est volontairement qu'on les a abandonnées, car une cartouche faite pour tirer à la mitrailleuse sur les avions volant bas tue, en retombant, les fantassins de son propre parti qui sont dans les tranchées. C'est pour cela qu'on a abandonné la cartouche de 13. Peut-être y reviendra-t-on — on est en train de s'occuper de la question — pour défendre des terrains d'aviation autour desquels il n'y a pas de troupes. Cette cartouche a été abandonnée; et c'est pour cela qu'on n'en fait pas.

Pour les petits obus de 25, le problème se pose actuellement de savoir si l'on peut accepter qu'on n'obtienne l'auto-destruction que lorsqu'on tire seulement à 4.000 mètres. Nous n'avons pas réussi à mettre d'une manière parfaite des auto-destructions sur les fusées de ces petits obus à 3.000 mètres. Il y a des détails techniques dont je ne veux pas vous infliger l'explication, mais qui sont difficiles à réaliser.

Les obus sont faits. Mais, encore une fois, nous n'avons pas réussi. Un inventeur, M. Brandt, nous a apporté un dispositif qui va résoudre ce problème d'ici quelques jours. Nous avons fait les obus; et par conséquent, nous pourrions les utiliser le cas échéant et mettre ces fusées en service.

Il n'y a donc eu que deux diminutions.

La situation, au 20 mars, pour les munitions et pour les armements se présente donc de la façon suivante: à l'entrée en guerre, nous commençons à avoir des canons de 25 D. C. A. M. le président Daladier vous a dit hier que c'était une fabrication qui venait d'être lancée. Nous en avions 78. Nous en possédons maintenant 750; et nous marchons, comme nous l'avons vu, à la cadence de 350 par mois.

Alors qu'à l'entrée de la guerre, pour 3.821 canons de 25 nous possédions 900 coups par pièce, nous avons actuellement 4.826 canons et 1.100 coups par pièce.

Alors qu'il existait 329 canons de 47 et 200 coups par pièce, nous avons actuellement 1.006 canons et 700 coups par pièce.

D'ailleurs, il ne faut pas retenir que nous n'avons que 700 coups par pièce, car on estimait, il y a quelque temps, qu'au bout d'un tir de 400 coups le canon de 47

serait mort. On voit maintenant qu'il est d'une qualité telle qu'il pourra tirer 700 ou 800 coups. Nous avons déjà autant d'obus qu'il en faut pour utiliser et user chaque canon.

Les fusées de tous modèles marquent une forte progression: de 850.000 par mois en septembre à 2 millions et demi en mars. Les fabrications sont lancées un peu partout maintenant. Mais là, surtout, il faut beaucoup d'outillage. Nous en avons commandé en Suisse. Nous devons atteindre un chiffre considérable: plus de 40 millions, quand nous serons à plein rendement.

Le nombre des canons de 20 destinés à l'aviation est passé de 928 à 2.319 et augmente de 350 par mois actuellement. Hier soir, rentrant au ministère, j'ai trouvé un télégramme venu de Brive me disant que le premier canon fabriqué dans cet atelier, succursale de Tulle créée le 1<sup>er</sup> novembre, a tiré hier, 18 avril.

J'ai bon espoir que, pour ces canons, on atteindra la cadence de fabrication des avions. Car nous atteindrons en mai la cadence de 125 canons. Nous espérons parvenir à 1.000 en octobre, et 1.400 environ en janvier 1941, ce qui permettra d'armer fortement puisque c'est la progression à laquelle nous tendons.

Donc, actuellement, 350, demain 526, et à la fin de l'année, douze, treize ou quatorze cents par mois.

La cadence des obus de 20, passée de 10.000 par mois à 740.000 en mars, atteindra 1 million en avril, pour tendre vers 5 millions.

La production des mitrailleuses de 7,5 millimètres pour l'aviation est passée de 850 à 2.870, et celle des cartouches correspondantes de 1.500.000 à 3 millions et demi.

Les sorties de bombes, en progression régulière, sont passées de 1.000 tonnes par mois à plus de 2.400 tonnes. M. le ministre de l'air pourrait vous dire qu'il a en réserve actuellement pour les bombardements éventuels plus de 40.000 tonnes de bombes, c'est-à-dire, pour présenter cela sous une forme plus frappante, 40 trains de cent wagons pleins de bombes, de quoi démolir à peu près toute la Westphalie et la Rhénanie.

En résumé, compte tenu des productions et consommations, nos stocks se sont accrus depuis l'entrée en guerre de 3.400.000 en obus de 20, de 475.000 en obus de 25 D. C. A., de 1.350.000 en obus de 25 antichar, de 835.000 en obus de 47 antichar, de 3.300.000 en obus de 75, de 700.000 en obus de 105, de 565.000 en obus de 55, de 1.220.000 en grenades d'aviation, de 16.400 tonnes en bombes d'aviation.

Je ne connais pas exactement la consommation de cartouches d'infanterie, mais notre production depuis le début des hostilités, qui s'élève à 700 millions, dépasse de loin les quantités consommées.

Voilà le résultat réel au bout de sept mois de guerre. Constatons, puisqu'un rapprochement a été fait avec 1914, que le nombre de canons fabriqués dans le dernier mois était de 1248 alors qu'au même mois de la dernière guerre, le chiffre des seuls canons fabriqués; ceux de 75, était de 1248 canons d'un côté, 1 de l'autre côté: c'est une remarque qu'il était, je crois, nécessaire de faire et qui est susceptible d'atténuer un peu l'émotion que vous avez ressentie.

Quant aux munitions, s'il est vrai qu'on a fabriqué un million d'obus de 75 en février 1915, j'observerai qu'en décembre 1914 on n'en avait fabriqué que 300.000, comme nous en avons fabriqué en décembre 1939. Les courbes de la dernière

guerre sont parallèles; avec un retard de deux mois pour la courbe présente. Ce retard est dû à la libération des militaires travailleurs agricoles. (*Mouvement.*)

Plus heureux en 1940 qu'en 1914, nous avons livré au total 2.750.000 obus de plus.

Quant à l'artillerie de gros calibre dont on vous a parlé, voici des chiffres et des dates pour les fournitures de matériel:

Pour le 175 à grande portée, 55 matériels seront transformés à la date du 31 mars 1940, et la commande sera exécutée à la cadence de 24 par mois.

Pour le 220, les commandes sont limitées à des réparations.

Pour le 280, la construction de huit matériels vient d'être décidée. Elle sera faite à l'aide de bouches à feu qui existent à Tarbes, et comme le type des obus de 280, très perfectionné, très remarquable, a pu être arrêté au mois de janvier, nous mettrons les fabrications très prochainement en route, en accord avec le ministre de la marine qui, lui, a des besoins considérables pour ses constructions de navires dans les trois ans à venir.

Nous faisons cinq matériels de 293. Le 5<sup>e</sup> sera fini en juin.

Pour le matériel de 305 de S. K. O. D. A., nous le ferons pour avril 1941.

Pour le matériel de 340, les huit bouches à feu seront finies en août.

Comme vous le disait M. le président Daladier hier, si on veut prendre les chiffres d'obus pour ces matériels lourds, on voit que pour les 220, il y a 359 pièces mobilisées et actuellement 376.000 coups; pour les 220 légers, pour les 58 pièces mobilisées, 25.000 coups; pour les mortiers de 280, pour 53 pièces mobilisées, 22.000 coups.

Quant aux ateliers de chargement, après les difficultés de main-d'œuvre qu'ils ont rencontrées, ils ont démarré. Ce qu'il importe de voir, c'est la cadence d'augmentation. Elle a été, entre les premières quinzaines de mars et de février, de 3 p. 100 pour les cartouches de 7,5 et de 3 p. 100 pour les cartouches d'infanterie, de 12 pour 100 pour les cartouches de 37, de 165 pour 100 pour les 75.

Mais dans la première quinzaine d'avril elle est passée de 3 p. 100 d'augmentation à 12 p. 100; de 12 p. 100 à 124 p. 100; de 165 p. 100 à 250 p. 100; de 2 p. 100 à 33 p. 100 pour les obus de 105, de 2 p. 100 à 20 p. 100 pour les obus de 155.

On voit l'énorme progression de quinzaine à quinzaine. Un démarrage est une chose difficile quand on manque de personnel; mais à partir du moment où il est commencé, à mesure que le personnel augmente il se poursuit vigoureusement.

Le chargement des obus de 75 a beaucoup augmenté. Il était de 500.000 en février, il a été de 1.150.000 en mars. Dans la première quinzaine d'avril, il atteindra 700.000 et pour tout le mois d'avril 1 million 600.000, c'est-à-dire trois fois ce qu'il était en février.

Je ne reviendrai pas sur les chiffres de chars que vous a donnés M. Maroselli et qu'a répétés hier M. le président Daladier; mais il est un chiffre qui n'a pas été cité et que je crois intéressant de vous donner pour les engins mécaniques, c'est la production des camions, des camions de 7 tonnes, de 5 tonnes et de 3,5 tonnes. Je lis dans les rapports des commissions que vous envoyez aux armées, que le matériel automobile aux armées est dans un état difficile, du fait du matériel de réquisition. Mais on travaille activement à son amélioration.

Beaucoup de ce matériel n'est pas envoyé aux armées et reste en réserve, notamment à Poissy, ainsi que vous avez pu le voir.

Voici les chiffres de la production: 466 avaient été faits en septembre, 5.339 ont été faits en mars.

Pour les tracteurs, 161 étaient construits en septembre, 547 ont été construits en mars.

Je vous dirai dès maintenant que, pour le service de santé, on est arrivé à des résultats qui permettent d'espérer que toute la question des voitures sanitaires sera réglée avant deux mois.

D'autres matériels sont particulièrement intéressants, comme le matériel de protection contre les gaz. Les fabrications sont maintenant tout à fait lancées. Pour le masque, les fabrications sont passées de 116.000 en octobre à 438.000 en mars, et elles atteindront 500.000 en avril, 600.000 en juin, c'est-à-dire que nous avons atteint largement les cadences nécessaires.

La fabrication des cartouches de recharge est passée de 187.000 en septembre à 267.000 en octobre, à 1.071.000 en mars et les prévisions sont de 1.600.000. On est passé à ces chiffres-là, bien que quatre usines de fabrication aient brûlé ou aient subi des incendies partiels.

En outre, c'est du matériel dangereux; la main-d'œuvre qu'on y met n'est pas très soignée, l'encadrement n'est pas suffisant. Il y a eu des incidents mais ils sont réparés et la cadence est reprise.

La fabrication des pèlerines de protection contre l'ypérite a commencé avec 45.000 en novembre; nous sommes maintenant à 938.000 par mois et on atteindra la cadence de 1.300.000 en mai. La dotation de 4.500.000 sera donc réalisée. Il n'y a aucune inquiétude à avoir de ce côté-là.

Pour les bonnettes — qu'on signalait avant-hier — pour la protection contre certains gaz, la production est passée de 60.000 par mois à 865.000. La dotation va être assurée complètement fin avril. En plus 2.500.000 bonnettes seront en réserve avec une imprégnation spéciale.

Boîtes pour les ouvrages fortifiés. La cadence de recharge est de 70 boîtes par jour, elle va être portée à 150 et le chiffre de dotation de 9.000 est maintenant assuré. Il vient d'être porté à 15.000; nous pourrions l'atteindre avant fin mai.

Appareils isolants contre l'oxyde de carbone. Le réalisation en est poussée avec ardeur. Nous en faisons pour les casemates 600 en février, 1.100 en mars. Nous sommes maintenant à une cadence de 4.500 qui permettra d'assurer tous les remplacements dès les plus prochains mois.

Quant aux cartouches contre l'oxyde de carbone, cartouches individuelles pour les hommes des casemates, elles ont été créées dès que l'apparition de ce gaz a été perçue, au début de novembre 1939. Actuellement 125.000 sont terminées au 31 mars; 110.000 supplémentaires sont mises en route. La cadence de production est de 50.000 par mois. De ce côté aussi, pas d'inquiétude à avoir.

Pour les gaz agressifs, nous sommes passés de la cadence très limitée du temps de paix à une cadence de production de 600 tonnes par mois et nous pourrions atteindre dans trois mois 1.230 tonnes par mois et porter la production à 2.000 tonnes par mois à la fin de l'année. Et aussi bien en ypérite que pour d'autres produits, les précautions sont prises pour répondre à toute attaque de ce genre avec des moyens considérables.

Une autre question qui a préoccupé un de vos rapporteurs est celle des appareils de télémétrie. Un effort de construction d'usines d'optique, de création d'une industrie de l'optique avait été entrepris; il a été poussé avec l'ardeur que réclament les circonstances. Nous arrivons

maintenant à des productions de 45 télé-mètres d'artillerie par mois au lieu de 5; de 13 télé-mètres de D. C. A. par mois au lieu de 8, de 18 télé-mètres par mois au lieu de 7.

Quatre usines neuves vont entrer en service bientôt et ce point là sera aussi réglé.

On a parlé souvent de la question des transmissions et du téléphone. Nous avons fourni actuellement 350.000 kilomètres de câbles aux armées; nous leur en fournissons à raison de 60.000 kilomètres par mois et nous fournissons les téléphones à raison de 6.000 par mois, ce qui est une cadence qui répond aux besoins.

Quant aux voitures sanitaires, la production d'octobre en voitures sanitaires lourdes a été de 54; elle a été de 1.022 dans le mois dernier. Celle des voitures sanitaires légères, qui était de 186 en octobre, est maintenant de 585.

1.022, plus 585, cela fait plus de 1.600 voitures sanitaires par mois. Nous n'étions pas tout à fait à cette cadence dans les mois précédents de janvier et de février, mais nous n'en sommes plus très loin. Je puis donc dire que la question des voitures sanitaires est réglée.

La question des pansements et des médicaments est plus difficile à mettre au point. On manquait de coton. L'intendance en avait besoin, les filatures n'avaient pas repris leur travail; elles manquaient de personnel. Cela a été long à démarrer. Je m'étais assuré, dès le début, de la collaboration de mon collègue anglais. Quand il a été nécessaire de faire appel à lui, notamment au moment de la grippe, pour un ou deux médicaments dont on manquait, il me les a envoyés par avion.

Les cadences de livraison des gazes à pansement, des pansements, de l'ouate ou des bandes à pansement ont repris suivant les nécessités. Nous n'avons plus d'inquiétude à avoir.

Une autre question signalée par plusieurs d'entre vous est celle de l'oxygénothérapie, la fabrication de bouteilles pour l'oxygène. Nous avons mis des moyens puissants de production d'aciers de haute qualité pour ces fabrications-là. Nous avons livré à l'heure actuelle plus de 15.000 bouteilles de 500 litres, 6.000 bouteilles de 1.000 litres, 6.000 bouteilles de 2.000 litres, 3.000 bouteilles de 7.000 litres. Le service de santé est actuellement satisfait. Nous continuons nos fabrications.

Je vous ai dit ce que je devais fournir pour la guerre. Il reste d'autres fournitures importantes évoquées à cette tribune, pour lesquelles je vous dois des chiffres. Il y a celles de la marine, celles de l'air, celles des chemins de fer.

Pour la marine, il n'y a pas de difficulté. Hier, M. le président Le Gorgeu vous a dit que la reprise de la construction des quatorze unités avait été décidée. Dès le lendemain de cette décision, les deux ministres de la marine et de l'armement se sont réunis pour voir comment ils pourraient ajuster leurs programmes de blindages et d'aciers spéciaux. L'entente et la cohésion des deux services sont absolument parfaites. Nous avons pu inclure les deux programmes l'un dans l'autre.

Il y a eu un trou pour le blindage des chars pendant cet été. J'espère que les Anglais, que j'ai approchés depuis trois mois, qui sont en train de mettre debout une fabrication d'aciers moulés de la qualité remarquable qu'il faut pour les chars français, y arriveront. Les renseignements que j'ai obtenus sur les essais faits ces jours derniers sont satisfaisants. J'espère que les Anglais me donneront 60 à 80 carapaces et tourelles à partir du mois de juin et de juillet et que le gros effort qu'il faut

porter sur la marine n'empêchera pas de produire les chars qui nous sont nécessaires et de faire les chars particuliers de forteresse dont vous a parlé hier le président Daladier. Nous n'avons jamais eu l'ombre d'une difficulté entre les deux ministères et il ne nous a jamais rien été signalé. Cependant nous avons fourni au ministère de la marine militaire 175.000 tonnes de produits finis, demi-finis et de produits de haute qualité comme tous ceux qu'emploie la marine. D'ailleurs, la marine est venue s'installer au ministère de l'armement. L'artillerie navale y a établi ses bureaux. Les quatre cents commandés que j'ai passés pour la marine militaire l'ont été en accord complet.

J'ai d'ailleurs pris, grâce à la bonne volonté de M. le ministre de la marine, un très grand nombre d'officiers du génie maritime dans mes services; plusieurs de ces services sont dirigés par les officiers du génie maritime qu'il a eu la bonté de mettre à ma disposition.

Pour l'air, c'est un peu plus difficile, parce que, ainsi que M. Delesalle l'a dit hier, l'air est une industrie neuve, c'est-à-dire une industrie qui n'a pas de cadres puissants, pas de chefs d'approvisionnement rompus à de grandes, à de vieilles disciplines.

Dans cet effort immense qu'a demandé le ministre de l'armement au pays, en répartissant des sous-commandés, des sous-sous-commandés, et en allant chercher souvent très loin, il était extrêmement difficile de faire ces approvisionnements. Ce qu'on pouvait nous demander, c'était d'augmenter beaucoup la fabrication des aciers spéciaux dont on a parlé hier, et du duralumin. Il y a longtemps que cette question se pose en France.

Je l'avais signalée moi-même à M. le ministre de l'air, il y a dix-huit mois, et il ne l'ignorait pas non plus. Mais faire un programme d'aciéries et faire un programme d'usines d'aluminium et de duralumin réclame des sommes considérables, et je comprends très bien que, pour des besoins qui ne sont que des besoins de guerre, on ait hésité un peu à engager des dépenses aussi importantes.

Ce que nous avons fait, en accord étroit avec M. Guy La Chambre, ce que nous continuerons à faire en accord étroit avec M. Laurent-Eynac, c'est d'établir les besoins et de chercher à régler les ressources et à les préparer en fonction de ces besoins.

L'arrêté qui a été pris et qui régit les attributions du sous-secrétaire d'Etat aux fabrications de l'air est entièrement basé sur cette préoccupation:

« Le sous-secrétaire d'Etat aux fabrications de l'air est, sous l'autorité et la responsabilité du ministre de l'air, chargé des études et des fabrications du matériel aéronautique. Les moyens d'exécution, matières et outillage, que le ministre de l'air a à mettre en œuvre dans le domaine industriel, ne peuvent être prélevés que sur des ressources globales, gérées pour la majeure partie par le ministre de l'armement. Le sous-secrétaire d'Etat aux fabrications de l'air assurera la liaison permanente du ministère de l'air et du ministère de l'armement, aux fins de réaliser la meilleure utilisation des ressources en matières et outillage, et de la main-d'œuvre qui les conditionne.

« Si la menace — je ne dis pas le déséquilibre — si la menace d'un déséquilibre venait à se manifester entre les programmes ou la cadence des fabrications et les ressources, le sous-secrétaire d'Etat aux fabrications de l'air proposera les mesures

nécessaires aux deux ministres de l'air et de l'armement. »

Je crois, messieurs, que cette entente, plus étroite et plus quotidienne, qui vient d'être réalisée, suffira à faire disparaître les petits incidents comme ceux que relevait hier M. Delesalle.

J'ai repris cette nuit, bien entendu, le dossier de l'affaire des ferrures de l'aviation Arsenal. Je m'en étais expliqué autrefois avec M. Guy La Chambre; je m'en suis expliqué il y a deux ou trois jours avec M. Laurent-Eynac; nous connaissons bien le problème.

Je m'excuse d'entrer ici dans quelques détails. (Très bien!) Les ferrures prévues pour cet avion sont en acier au chrome-molybdène ou des aciers de nitruration que seul le ministère de l'air emploie. En attendant que d'autres usines puissent être équipées pour faire de l'acier au chrome-molybdène et de l'acier de nitruration, il faut bien que le ministère de l'air déplace sur lui-même ces utilisations. Il faut qu'il décide. Je comprends qu'il ait scrupule à s'y résoudre, à enlever aux fabrications de Gnome ou d'Hispano tels aciers de nitruration ou chrome-molybdène pour les mettre là. C'est un débat cruel qui se passe dans son cœur, que je comprends, mais qui le regarde, lui, et pour lequel nous essaierons d'arranger les choses au plus tôt.

Toujours est-il qu'actuellement la fabrication des aciers spéciaux est augmentée d'une manière considérable avec les anciennes installations. Or, le nombre de ces industries est limité. Combien, en effet, y a-t-il d'usines qui travaillent pour l'air ces aciers spéciaux? Moins de cinq. Je compte: Aubert et Duval, à Ancize, Holtzer, à Ugine, Imphy, 4 ou 5 usines qui travaillent presque entièrement pour le ministère de l'air, un peu pour quelques points particuliers, quelques ébauchés de canons ou de culasses, mais presque entièrement pour le ministère de l'air.

Passer des cadences de fabrication que M. le président Daladier a dites hier, de 37 avions par mois à des cadences comme celles que vous prévoyez nécessite toute une chaîne d'industries, une création de ressources qui ne se fait pas par un coup de baguette magique, pour lesquelles il faut construire des établissements qui demandent normalement 2 ou 3 ans pour être mis sur pied, qui demanderont, grâce à l'effort de tous, de 10 à 12 mois, mais un délai qui ne peut pas être évité.

**M. Robert Bellanger.** Voulez-vous me permettre, monsieur le ministre, de vous poser une question au sujet des aciers au chrome-molybdène?

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Très volontiers, monsieur le sénateur.

**M. le président.** La parole est à M. Bellanger, avec la permission de l'orateur.

**M. Robert Bellanger.** Quel est, monsieur le ministre, le tonnage général que vous possédez? Pour ces avions Arsenal dont on a parlé hier, on n'a pas pu obtenir les aciers nécessaires pour un très petit tonnage. Vous allez vous en occuper; je suis convaincu que vous apporterez une solution; mais voulez-vous me permettre de vous rappeler que, lorsque nous avons eu l'honneur de vous entendre à la commission de l'air — cela se passait le 25 février — je vous ai exposé non seulement les inquiétudes des constructeurs, mais encore l'absolue nécessité où ils étaient d'avoir de petits approvisionnements, faute desquels ils seraient obligés d'arrêter leurs fabrications. Il y a de cela deux mois. Je ne sais pas ce que la France peut faire au total d'aciers au molybdène

ou au chrome-nickel; mais il paraît que, depuis deux mois, les usines Cams n'ont pas pu recevoir un kilogramme d'acier de votre département ministériel. Elles se sont approvisionnées par leurs propres moyens dans les endroits où elles ont pu trouver par-ci, par-là, quelques kilogrammes d'acier. En définitive, pour en avoir un peu, elles sont allées en chercher en Belgique.

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Monsieur le sénateur, je n'ai pas perdu le souvenir de la réunion de la commission de l'air du 5 février. Je vous ai dit, comme je l'ai répété aux services du ministère de l'air et à M. le ministre de l'air: venez avec votre programme de fabrication, avec les quantités, les spécifications.

**M. Robert Bellanger.** Il y a deux mois que cela vous a été apporté!

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Je vous demande pardon, monsieur le sénateur. Cela a été apporté le 11 mars. J'ai là ces documents; ils ont été échangés il y a quinze jours. (Exclamations.)

**M. Henri Laudier.** Nous sommes le 18 avril, tout de même!

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Monsieur le sénateur, l'acier chrome-molybdène est entièrement donné à l'air. Au lieu de vouloir aller chercher lui-même son acier, le constructeur aurait dû aller trouver ceux qui sont chargés de mettre de la discipline dans cette distribution, car il ne s'agit pas d'aller arracher à Pierre ou à Paul ceci ou cela, il s'agit de mettre de l'ordre dans ces fabrications.

Il y a une réunion permanente des officiers du ministère de l'air et du ministère de l'armement pour cela. Ce matin même j'avais dans mon cabinet, pour cette question, les responsables du chrome-molybdène. Ils m'ont dit que les officiers du ministère de l'air avaient encore quelques hésitations à fixer les chiffres définitifs. Même en admettant qu'il y ait eu un tort sur un point, c'est possible; je ne défends pas le ministère de l'armement et je ne critique pas Cams que je ne connais pas. Je dis simplement que les besoins doivent être prélevés sur l'ensemble des ressources et que nous achetons tout ce que nous pouvons à l'étranger, en Belgique, en Amérique. Il se peut qu'on puisse trouver chez un industriel, en Belgique, dans un coin, quelque acier chrome-molybdène qui a été mis de côté. Je ne dis pas le contraire. Nous travaillons avec le comptoir des aciers en Belgique et nous prenons toutes les ressources que le contingent belge permet, car le contingent a été fixé par un traité de commerce avec la Belgique en décembre dernier.

Je vous promets d'arrêter toute usine qui travaillerait pour l'armement afin de la mettre à la disposition de cette fabrication de ferrures pour les avions Arsenal.

Mais qu'on me dise exactement ce qu'on veut et avec quelle usine.

Je vais vous dire le fond de ma pensée. C'est Aubert et Duval qui font cet acier entièrement pour le ministère de l'air... (Mouvements divers.)

**M. J.-P. Rambaud.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre?

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Volontiers.

**M. J.-P. Rambaud.** Vous avez dit, monsieur le ministre, qu'il fallait mettre de l'ordre dans la répartition des aciers. Or, je reçois d'un constructeur une lettre dans laquelle il me fait savoir que le comptoir des approvisionnements en aciers répartit fort mal les aciers.

C'est ainsi que, par exemple, pour les Latécoère 295, pour lesquels il fallait

143.000 tonnes d'acier, on en a livré seulement 35. Pour Bréguet 730, pour lesquels il fallait 76 tonnes, on en a remis, depuis le 6 octobre dernier, une tonne et demie. Depuis octobre 1939, les constructeurs réclament en vain l'approvisionnement régional.

En avril 1940, l'usine de Castelsarrazin, à 40 kilomètres de Toulouse, alimente encore Méaulte dans la Somme, pendant que l'usine de duralumin de Vitry, près de Paris, fournit l'usine Bréguet de Toulouse.

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Monsieur le sénateur, la question des trains de laminoirs et des profils est capitale en la matière. Il se peut fort bien que le train de laminoirs qui fait l'échantillon demandé par Latécoère se trouve à Castelsarrazin et que le train de laminoirs qui peut alimenter Méaulte soit ailleurs.

Tout ce que je puis vous dire, c'est que, depuis le 13 octobre, la production entière de duralumin a été donnée au ministère de l'air.

M. Guy La Chambre, le 13 octobre, a demandé que le ministère de la marine et le ministère de l'armement se passent de duralumin. A ce moment les deux ministères, guerre et marine militaire, consommaient 565 tonnes par mois. Nous avons réduit ce chiffre à 185 tonnes.

Actuellement, nous avons triplé les chiffres des fournitures que nous donnons à l'air. Si l'air préfère satisfaire un autre consommateur que Latécoère cela le regarde; je n'entre pas dans son domaine. Je me contente de lui passer toute la production: il la répartit comme il l'entend. (Vifs applaudissements.)

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Je demande la parole. (Mouvements.)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de l'air.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Je tiens à traduire le vœu unanime de la commission que je préside et du Sénat lui-même. Nous venons de voir que M. le ministre de l'armement met à la disposition du ministère de l'air tout ce qui lui est possible de trouver comme aciers spéciaux. Me tournant alors vers ce dernier, je lui demande de résoudre au plus vite la question. Oui ou non, avons-nous besoin de cet avion-arsenal? Nous, nous disons: oui! Alors, prenez donc toutes les mesures nécessaires pour que cet avion soit fabriqué le plus rapidement possible. (Très bien! très bien!)

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Ce que je peux vous dire, c'est que la fabrication des aciers spéciaux et du duralumin a été poussée à l'extrême et avec toutes les ressources possibles. Nous avons cherché les aciers spéciaux disponibles dans le monde entier. Il y a un mois et demi, alors qu'on ne pensait plus pouvoir trouver un gramme de duralumin en Amérique, j'ai envoyé un ingénieur par le Clipper en Amérique: il a pu y trouver encore de quoi assurer nos besoins pour une année. (Applaudissements.)

Ma bonne volonté est très grande à l'égard de l'air. En voici une preuve: quand on a commandé des avions Caproni en Italie, celle-ci nous a demandé de les lui payer en acier, en cobalt, en nickel, en matériaux qui me manquaient pour l'armement. Je les ai cependant donnés. Le ministre de l'air peut savoir qu'ainsi sa fabrication de Caproni en Italie a été assurée, non par de l'argent, dont les Italiens ne voulaient pas, mais avec des matières prélevées sur le ministère de l'armement. (Applaudissements.)

Enfin, il y a un dernier preneur important et qui s'ajoute à tous nos besoins actuels. Vous avez vu que l'air a des besoins qui n'existaient pas dans la dernière guerre. En 1914, on faisait des avions de 6 chevaux. On ne demandait pas de métaux ou d'aciers spéciaux, les avions étant en bois. On ne fabriquait pas de bateaux de guerre, ni de matériels de chemins de fer.

Or, pour des quantités de raisons, du fait du développement de l'emploi des produits chimiques, de l'emploi de l'essence, de la nécessité d'augmenter, pour des destructions possibles, le parc des chemins de fer, il a fallu cette fois faire des commandes de wagons, alors qu'on n'en fit aucune pendant la dernière guerre. Nous avons donc commandé 10.000 wagons en France, 1.250 en Belgique, où nous en commandons encore 12.000. Tout cela sans faire état des 10.000 wagons commandés à la Grande-Bretagne pour aider à ses propres transports sur les chemins de fer français.

Voilà ce que je voulais vous dire sur les chiffres. Il est évident qu'il me faudrait maintenant m'étendre sur le potentiel industriel, sur l'outillage, sur les matières premières, sur la mobilisation des capitaux et sur les questions de main-d'œuvre. Je ne veux pas abuser de l'attention que m'a prêté trop longtemps le Sénat. Je dirai cependant que, si l'ensemble de ces questions peut être discuté dans un débat ordinaire — car il n'y a rien de secret à discuter des questions de main-d'œuvre en débat public et à parler même des questions d'effectifs de travailleurs — il est tout de même un point sur lequel il est désirable que je vous prenne encore quelques minutes.

Il s'agit des programmes de fabrication. On vous en a parlé et on a mis en parallèle les fabrications actuelles et les plans d'armement. Cette question ne peut se traiter qu'en comité secret et je vous en parlerai. Les fabrications doivent pouvoir réaliser les programmes de l'état-major de l'armée, qui s'expriment sous la forme de plans. Si l'on cherche à mesurer, pour les munitions par exemple, l'importance respective des plans successifs de l'état-major, abstraction faite des variations de prix, on voit que le plan D bis de 1935 représentait une majoration de 63 p. 100 par rapport au plan D de 1933 et que le plan E de 1938 représentait une majoration de 61 p. 100 par rapport au plan D bis et par conséquent de 150 p. 100 par rapport au plan D.

Enfin, par suite de modifications considérables qui, à la veille de la guerre, sont venues traduire des besoins accrus, un calcul sommaire montre que les besoins actuels notifiés au ministère de l'armement représentent en gros plus de trois fois ceux qui correspondent au plan D. M. Belmont vous a même dit avant-hier qu'ils avaient été augmentés en décembre dernier sur un point: les munitions de 75, mais, quoique je n'aie pas demandé qu'ils soient ramenés à leurs chiffres antérieurs, après examen plus attentif par le commandement, ils ont été ramenés à ceux qui avaient été fixés l'année dernière.

Si l'on fait une étude analogue sur l'ensemble des fabrications nécessitées par les divers plans, on trouve des réalités du même ordre.

Examinons le volume des fabrications par comparaison des plans successifs. Vous savez que les crédits qui avaient été accordés au ministère de l'armement, en 1910, en premiers établissements et fabrications, s'élevait à 160 milliards; en 1938 et pour le premier semestre de 1939, les

crédits dépensés pour les mêmes objets ont été de l'ordre de 5 milliards par an. En tenant compte de la valeur relative du franc, l'industrie devra donc absorber en 1940 et 1941 des crédits multipliés par 30. Une telle extension dépasse, cela va sans dire, les possibilités actuelles de la production française, même si l'on supprimait toutes les fabrications nécessaires à la vie du pays et à son exportation. Elle dépasse aussi celles des industriels étrangers. L'Amérique ne peut pas prendre de commandes, même de poudre, sans faire payer l'usine, même des commandes d'outillage qui dépassent ses possibilités.

Ajoutez les besoins de l'air qui absorbent près de 300.000 personnes dont plus de 70.000 ouvriers affectés spéciaux et 50.000 professionnels. Ajoutez les besoins de la marine militaire qu'on a évalués hier à 10.000 professionnels et les besoins en spécialistes pour l'entretien de l'armée de terre motorisée et de l'armée de l'air et voyez si tous ces besoins peuvent être satisfaits par les possibilités de la classe ouvrière française.

C'est donc pour satisfaire à cette extension, pour laquelle il faudrait former des ouvriers, que les investissements de capitaux effectués depuis septembre 1939 dans les établissements des usines de guerre atteignent 11 milliards et demi, 4 et demi pour les établissements d'armement, 3 milliards pour les établissements militaires des poudres, 3 et demi pour les établissements privés. Ces investissements prévus avant mon arrivée au ministère s'ajoutent à ceux de l'air et réclament matériel et main-d'œuvre. Comme l'a dit M. Delthil hier, ils pèsent sur notre activité.

Mais tels qu'ils sont il faut bien que nous les fassions, et tels qu'ils seront ils seront même au-dessous des besoins exprimés par le commandement si les destructions se font. Or la Grande-Bretagne est à la limite pour ses besoins propres. Elle nous fait une poudrerie, mais c'est tout ce qu'elle peut faire pour nous. Elle va elle-même en Amérique et sur les autres marchés. En Belgique, elle est allée chercher des machines-outils et en Suisse, elle fait faire ses canons de 20.

C'est ainsi que l'amirauté anglaise absorbe toute la production d'Oerlikon, en Suisse.

M. Belmont semblait croire que, quand l'état-major établit un programme d'armement, le ministre de l'armement a automatiquement les moyens de le réaliser. Je suis bien obligé de le déromper. L'état-major fait part de ses désirs, il établit ses besoins, mais il ne s'occupe pas des matières, de l'outillage, etc... et je vous assure que le même courrier ne nous apporte pas, avec le programme désiré, les ouvriers nécessaires pour le réaliser. Je ne crois pas qu'à aucun moment le moindre rapprochement ait été fait entre ces deux ordres d'idées.

**M. Belmont.** Très certainement.

**M. Raoul Dautry, ministre de l'armement.** Ce n'est pas, il est vrai, l'affaire de l'état-major, mais celle du gouvernement. Les besoins et les possibilités sont deux choses différentes. C'est au gouvernement à décider des moyens à mettre en œuvre. L'état-major, c'est naturel, tient à maintenir ses effectifs. Le gouvernement tient à maintenir ses dépenses à un niveau acceptable pour la nation. Hier nous n'avions pas assez d'hommes et assez d'argent; aujourd'hui c'est l'inverse. D'où des compromis auxquels la vie nous oblige à nous prêter tous les jours.

Il est donc possible de prendre deux mesures simples: pourcentage pour nos possibilités actuelles et pour les dépenses

d'établissement, l'autre pour les dépenses d'outillage restant à faire.

On a pu dire pour les chargements d'obus que les crédits étaient particulièrement élevés. C'est vrai. On a fait Saint-Florentin et terminé Saubris. Ce sont deux magnifiques outils, mais il reste 4 ateliers à faire pour produire ces 40 millions de bombes ou de projectiles par an qui laissent loin derrière eux les 5 millions de la dernière guerre. En réalité, il n'y a pas de commune mesure entre les crédits larges des temps de paix et les crédits de guerre.

Les crédits pour les ateliers de chargement se sont élevés, de 1936 à 1938, à 300 millions au total; ils s'élèvent actuellement à 2.300 millions.

Pour les établissements constructeurs de chars, de canons, de munitions, les dépenses du 1<sup>er</sup> janvier 1936 au 1<sup>er</sup> janvier 1939 ont été de 700 millions, alors que l'effort financier qui restait à faire au 1<sup>er</sup> janvier 1939 est estimé à 3 milliards.

Même situation pour le service des poudres. Les sommes dépensées entre le 1<sup>er</sup> janvier 1936 et le 1<sup>er</sup> janvier 1939 au titre des installations, ont atteint le chiffre considérable de 409 millions; mais les crédits accordés pour la création de poudreries nouvelles se sont élevés l'an dernier à 2 milliards 100 millions de francs. Mais, après, à 4 milliards avec trois poudreries neuves.

Ainsi, vous le voyez, la mobilisation industrielle, pour être complète, demande encore des constructions considérables. Elle demande aussi des machines-outils. Le ministre de la guerre et de la défense nationale avait commandé en 1937 le chiffre, anormal pour l'époque, de 1.617 machines; il en a commandé 2.234 en 1938-1939; mais pour faire les fabrications nécessaires que je viens de dire, l'armement en a commandé en France 6.492.

Aux Etats-Unis, 78 machines avaient été commandées en 1938; 310 avaient été commandées en 1939, avant la guerre; 4.821 ont été commandées depuis la guerre.

En Angleterre, il en a été commandé 1.500 de fabrication anglaise, tandis que l'Angleterre, de son côté, en commande beaucoup en Amérique.

En Belgique, il en a été commandé 2.440. En Suisse, 1.815.

Sur les 5.000 machines-outils américaines commandées par la guerre avant le mois de septembre, ou par l'armement depuis, 700 seulement sont arrivées ou sont encore sur l'eau. Sur les 2.500 machines belges, 600 seulement sont arrivées.

Pourquoi? Parce que, dans le monde entier, il y a un besoin considérable de machines.

Il y a deux ans, à Genève, je voyais la fabrication des machines de précision. On en commandait pour les Indes néerlandaises, pour le Japon, pour la Russie, avec des délais de deux et trois ans. Actuellement, les délais en Amérique sont longs parce que l'industrie américaine se monte pour vous faire des moteurs et des avions et pour en faire pour l'Angleterre.

Sans doute, sur certains points où l'outillage est moins coûteux, moins important, par exemple l'outillage de l'obus de 75, il faut faire des tours supplémentaires. Plus de 4.000 étaient nécessaires. Les commandes actuellement passées en France s'élèvent à 4.529, les livraisons à 957. La cadence des livraisons prévues est d'environ 600 par mois; dans six mois il n'en sera plus question.

Vous savez que ce sont les presses et les tours qui conditionnent les fabrications de munitions. Faut-il préciser que des quan-

tités de cet ordre ne peuvent être trouvées du jour au lendemain sur le marché mondial ?

La France demande actuellement aux Etats-Unis pour 57 millions de dollars de machines pour l'aviation et pour 32 millions de dollars pour l'armement, alors que la capacité totale de l'Amérique est de 250 millions de dollars. Tenez compte des demandes des fabricants d'avions américains, tenez compte des demandes de l'Angleterre, vous verrez la difficulté.

Mais je m'arrête, messieurs. Pouvaient-on, depuis 7 mois, faire plus avec nos moyens propres ? Sincèrement, je ne le crois pas.

En employant toutes les machines françaises, en ne faisant que du 75, on produisait en 1914 le chiffre que nous produisons en obus de ce calibre, à deux mois de différence près, mais on ne faisait en 1914 ni munitions de 20, ni munitions de 25 D. C. A., ni munitions de 25 antichars, ni 47 antichars, ni chars, ni camions, ni canons de 25, de 47, de 90, ni avions, ni bateaux, ni wagons.

En octobre, novembre et décembre 1914, on avait fait 13.000 obus par jour, mais pas d'obus de 155 jusqu'en mai 1915, pas de canons de 155 jusqu'en mai 1915, 4 canons de 175 pour tout le premier trimestre de 1915, 56 pour le second trimestre, 40 moteurs d'avions par mois.

Nous avons fait 1.240 canons et nous faisons actuellement plus de 4.000 moteurs par mois.

Quoique ce ne soit pas dans mon propos, puisque je ne parle pas de mobilisation industrielle, je ne voudrais pas descendre de cette tribune sans vous dire un mot de la question des classes 1914 et 1915. (*Mouvement d'attention.*)

Nous avons commencé la guerre, dans les poudreries, avec les classes 1909, 1910, 1911. Quand le Gouvernement, en accord avec le Parlement, a estimé qu'il fallait rendre la liberté à ces classes, on a vidé les usines. Je ne m'y suis pas refusé. On a remplacé ces classes par les classes 1912 et 1913. Il y a deux mois, quand on a estimé nécessaire de libérer ces classes, nous les avons libérées. A ce moment-là, je vous assure qu'il s'est passé, dans le cœur du président du conseil et dans le mien, un débat cruel pour les classes 1914 et 1915. Nous savions que ces classes étaient vidées de leurs paysans que nous avions rendus, de leurs artisans que nous avions rendus, qu'elles étaient vidées des ouvriers en affectation spéciale et nous savions que, en les prenant, nous allions retirer de leur activité normale les hommes, industriels, avocats, chefs de maisons de commerce, avoués, prêtres, tout ce qui est la classe intellectuelle, dirigeante, commerciale de la nation.

Que faire ? A ce moment, il n'y avait pas d'autre main-d'œuvre disponible. Quoique les coloniaux fussent prêts à venir, nous manquions de bateaux. Tout est prêt maintenant : le ministère des colonies et le ministère du travail ont fait le nécessaire pour faire venir les hommes. Ceux-ci viendront quand il y aura des bateaux. Dès leur arrivée, les Indochinois, les travailleurs nord-africains prendront la place des hommes des classes 1914 et 1915. Peut-être d'ailleurs, comme M. le président du conseil vous l'a dit, s'il vient des troupes anglaises plus tôt, pourrait-on faire un remaniement d'effectifs et libérer complètement les classes 1914 et 1915.

*Un sénateur au centre.* Ce sera la meilleure solution.

**M. Raoul Dautry, ministre de l'Armement.** Nous avons hésité beaucoup à le faire. Si on peut me reprocher d'avoir tardé à remplir des obus, j'ai l'excuse de

n'avoir pas voulu prendre ces hommes. Tant que la bataille n'était pas commencée, j'ai attendu. Quand la bataille a commencé en Finlande, j'ai dit au président du conseil : on ne peut plus attendre, il faut que vous les preniez. Cela a été fait, avec toutes les précautions qu'on a pu prendre pour que ce soit aussi bien fait qu'une œuvre humaine peut être faite. J'ai écrit personnellement à tous les directeurs d'établissements, en leur disant : « Vous allez recevoir des hommes qui n'ont jamais fait de travail manuel ; ce sont des intellectuels. Vous devrez leur expliquer pourquoi on les condamne à cette besogne difficile, pénible pour eux, pourquoi, pour certaines compagnies, on les envoie loin de leur demeure. »

Il est bien évident que les hommes du Nord et de l'Est que l'on a pris pour les envoyer dans des poudreries — il n'y a pas de poudreries dans le Nord et dans l'Est pour les raisons que vous savez — devaient être envoyés dans les poudreries du Sud-Est qui sont au bord des grands fleuves, sur des terrains perméables, loin de la frontière, au bord du Rhône, du Lot, de la Garonne. Il a donc fallu prendre des hommes dans le Nord et dans l'Est.

Mais nous avons dit que, dès que nous pourrions les renvoyer dans leurs régions, nous le ferions. Et dès qu'on a pu retrouver d'autres hommes, dès que M. le ministre de la guerre a pu m'en donner d'autres, il y a quinze jours, le mouvement a été entrepris. Il se fait depuis la semaine dernière, et déjà trois ou quatre compagnies sont revenues dans le Nord ; d'autres reviennent dans l'Est.

Je vous assure, messieurs, que nous sentons cruellement la difficulté de ce prélèvement d'hommes qui étaient nécessaires à la vie économique du pays, que nous sentons la cruauté de l'acte que nous avons fait. Nous ne pouvions pas faire autrement, à peine de ne pas fabriquer de munitions. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Messieurs, j'ai terminé cette revue trop longue (*Non ! non !*), qui avait pour but de vous montrer le fort et le faible des fabrications de l'armement. J'ai eu seulement le souci de vous dire avec franchise nos difficultés, nos efforts, nos résultats, nos espoirs.

Je voudrais, en terminant, vous remercier de l'attention que vous m'avez accordée, mais je voudrais aussi vous faire partager ma conviction. Depuis sept mois je vis, jour après jour, et je peux peut-être dire nuit après nuit, les difficultés, les incidents, parfois les drames du démarrage des fabrications. Les difficultés ne sont pas toutes vaincues, nous aurons encore beaucoup d'incidents, nous aurons même encore, hélas ! bien des drames. Mais je crois sincèrement qu'avec ce qui a été fait, avec ce que nous faisons, nous gagnerons !

Par l'effort de tous, par la compréhension et l'union de tous, par le calme et la volonté, nous vaincrons dans la guerre industrielle que, dans l'ensemble, les ouvriers et ouvrières de France font à la limite de leurs forces. Nos soldats, pour vaincre dans les combats de demain, auront un armement digne de leur courage. (*Vifs applaudissements prolongés, sur tous les bancs.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'air.

**M. Laurent-Eynac, ministre de l'air.** Messieurs, peut-être la bienveillance souriante de mes collègues attend-elle avec quelque malice la rencontre à cette tribune du rapporteur d'hier et de l'interpellé d'aujourd'hui.

*Plusieurs sénateurs.* Vous n'êtes pas interpellé !

**M. Laurent-Eynac, ministre de l'air.** La tâche me sera facilitée par le fait que je me bornerai à dire les choses comme elles sont, à enregistrer l'effort heureusement entrepris et les résultats déjà réalisés — ils sont considérables — à dire aussi, puisqu'aussi bien le comité secret m'y autorise, ce qui reste à faire dans le domaine de la préparation de la France à la guerre aérienne.

Messieurs, ma tâche sera facilitée par les rapports, les exposés apportés à cette tribune par les délégués de la commission de l'air, que je remercie de la confiance qu'ils ont bien voulu exprimer au nouveau ministre. Et tout de suite j'entrerai dans le vif du débat puisqu'aussi bien, avant de préciser quelle est notre position et la réalité de nos forces parmi les nations de l'Europe en guerre, je voudrais situer les premiers résultats de la guerre aérienne tels qu'ils s'imposent à nous comme des leçons que nous devons méditer.

Messieurs, je crois qu'il faudrait se garder de traduire en formules rigides les événements. La guerre aérienne, nous en avons saisi les manifestations sur quatre théâtres différents, et sur ces quatre théâtres, elle a pris des aspects divers.

En Pologne, nous avons assisté dès le premier jour à la guerre aérienne totale telle qu'elle avait été enseignée, prescrite et prévue par le maréchal Göring, c'est-à-dire l'Allemagne essayant de s'emparer dès le début de la guerre de la maîtrise de l'air en détruisant l'aviation polonaise à ses bases, la force aérienne polonaise à ses sources. Dès le lendemain, nous avons assisté à cette sorte d'opération conjuguée, élogée, qui faisait marcher les divisions blindées à allure rapide, secondées à moyenne altitude par une aviation légère de bombardements dont les assauts étaient prolongés à haute altitude et sur les lointains arrières de l'ennemi par une lourde aviation de bombardement.

En Finlande, l'aviation russe a hésité et n'a pas su utiliser au début des opérations sa supériorité évidente ; mais à la fin des opérations de Finlande, elle avait su lier l'action de ses avions d'assaut et de bombardement à la progression de ses colonnes qu'elle soutenait avec, hélas ! trop de succès, pour la faible et courageuse aviation finlandaise.

Enfin, sur notre front d'occident, l'aviation, en fait, a lié son activité aux activités terrestres et s'est essentiellement employée à des besognes de renseignements, d'observation, de reconnaissance et de protection, d'interdiction de notre ciel, tandis que sur le front aéro-naval de la mer du Nord, nous assistions à un développement tout à fait nouveau de l'emploi de l'arme aérienne : l'aviation secondant les bateaux, s'employant à poser des mines, attaquant les convois. Dans la guerre aéro-navale, l'aviation vient de prendre en quelques mois une place toute nouvelle et qui ne fera que grandir.

Voilà en quelques lignes rapides comment on peut résumer les diverses activités de l'aviation sur les différents fronts.

Si je prends maintenant, pour suivre l'ordre des rapports qui ont été ici apportés, l'exemple qu'on nous a exposé de la force aérienne allemande, je voudrais, messieurs, dire qu'en effet il est vrai que l'Allemagne lui a donné un grand développement. Elle a mis au premier plan de l'organisation de la défense nationale le développement de ses escadres et cependant elle n'a pas déchaîné sur notre front la guerre aérienne totale. Le maréchal Göring a bien dit : « Un coup de téléphone et la tempête aérienne sera déchaînée. » Hitler avait bien dit : « Nous tomberons comme

la foudre. » C'est un fait qu'en dépit de l'évidente supériorité numérique présente de l'Allemagne, celle-ci n'a pas osé engager la guerre aérienne totale.

J'entends bien qu'on s'est essayé à en trouver mille explications chez les neutres ou chez les amis de l'Allemagne. Peut-être l'Allemagne a-t-elle tenu compte de ses possibilités de consommation en essence ? Peut-être encore a-t-elle voulu faire l'économie de ses équipages ? Je crois, quant à moi, qu'elle n'a pas voulu risquer l'ensemble de ses forces aériennes en marge d'une vaste offensive militaire. Elle a pensé que la véritable action de sa force aérienne ne devait pas être dispersée à l'infini dans des actions qui pouvaient certes comporter des résultats mais des résultats sans lendemain et qu'il valait mieux attendre de lier l'emploi de ces forces à une offensive militaire générale.

En tout cas, il est exact, comme on l'a dit hier, que les forces aériennes de l'Allemagne peuvent représenter un ensemble de 5.000 avions de première ligne.

Cette situation, je voudrais souligner qu'elle est double, car il faut ici considérer non pas seulement le nombre des avions en ligne qu'un pays peut mettre en œuvre, mais aussi retenir la puissance industrielle qu'il peut mettre au service de sa bataille aérienne.

Ayant retenu ces deux éléments, quand il s'agira de la force française, je devrai donc à la fois examiner les possibilités d'extension de notre flotte aérienne et aussi le devoir que nous avons de soutenir ce développement par le développement corrélatif de nos industries de fabrication.

En face de cette force allemande, je voudrais placer tout de suite la force française. Nous avons entendu hier, de la part des divers orateurs, se succéder des chiffres qui ont paru à beaucoup d'entre nous différer quelque peu. Ce sont aussi des chiffres que je veux apporter ici. Mais pour les situer dans leur cadre, il me paraît nécessaire de dire quel est présentement le plan sur lequel travaille l'aviation française et qui doit assurer son développement.

Messieurs, c'est le plan 5 bis de guerre qui est actuellement en cours. Il tend à nous doter d'une force en ligne de 3.500 avions environ et vous entendez bien que quand un pays comme le nôtre se voit doté d'une flotte de ligne permanente de 3.500 avions, c'est la construction de 8.850 avions qu'il doit réaliser afin qu'en permanence, par le jeu des volants de fonctionnement, sa force en première ligne soit d'une façon régulière alimentée.

Un autre élément du plan 5 bis qui est indispensable à la compréhension de nos chiffres est celui-ci : comment est réparti ce plan entre les diverses catégories d'aviation : aviation de chasse, aviation de renseignement — c'est-à-dire reconnaissance et observation — et aviation de bombardement lourd ou léger.

Le plan 5 bis donne à la chasse la part prépondérante dans la force française : 45 p. 100 de nos effectifs totaux, 30 p. 100 de ces effectifs vont au renseignement, réunissant reconnaissance lointaine et observation rapprochée, 25 p. 100 de nos forces vont au bombardement.

On pourrait ici évoquer les discussions de doctrine sur cette répartition des forces. Je ne le ferai pas. Décidée par le conseil supérieur de l'air, elle répond certes aux nécessités d'emploi dans la présente phase de la guerre, c'est-à-dire qu'elle a donné à notre aviation défensive la première place dans l'immédiat. Quand nous aurons réalisé ce premier pro-

gramme, il nous appartiendra alors de développer notre aviation offensive et de lui donner des effectifs plus nombreux encore.

Il n'est pas mauvais, pour juger sainement des comparaisons ici apportées, de considérer ce qu'a fait l'Allemagne. Elle a donné à son bombardement une proportion beaucoup plus considérable, soit environ 50 p. 100 du total de sa force ; à sa chasse, 30 p. 100 ; à son renseignement, 20 p. 100.

Un autre chiffre que je veux citer, car j'entends en tirer des conclusions sur la fonction de certaines forces complémentaires les unes des autres, c'est la distribution des forces aériennes de nos amis britanniques. Ils ont donné 58 p. 100 de leur total au bombardement aérien et 24 p. 100 à la chasse.

Il n'est pas inutile de comparer ainsi les chiffres. Dans l'immédiat, la force française donnant 45 p. 100 à sa chasse, 25 p. 100 à son bombardement, les chiffres correspondants pour la force britannique sont de 58 p. 100 et 24 p. 100.

Une autre caractéristique du plan 5 bis est particulièrement heureuse et elle a augmenté considérablement les volants de fonctionnement indispensables dans l'ensemble de nos forces aériennes. Il a porté à 120 p. 100 les volants de fonctionnement de la chasse, à 200 p. 100 les volants de fonctionnement pour le bombardement, la reconnaissance et l'observation. Il doit nous permettre ainsi les consommations les plus intenses de la bataille aérienne la plus active.

En bref, ce plan 5 bis conduit évidemment à l'extension de nos groupes, qui doivent passer de 25 groupes de chasse à 60 groupes ; pour le bombardement de 33 groupes à 55, le renseignement passant de 14 groupes de reconnaissance à 16 et de 32 groupes d'observation à 60.

Ayant ainsi bien situé à la fois le cadre où vont se placer nos chiffres et aussi celui dans lequel doit se poursuivre l'effort présent de l'aviation française, je voudrais tout de suite apporter les chiffres présents de la flotte française moderne

Ces chiffres sont ceux de l'état normalement fourni à nos commissions à la fin de chaque mois. Nous disposons pour la chasse d'un total de 1.922 appareils modernes ainsi répartis : 910 appareils de chasse à la disposition du général commandant les forces aériennes — je préciserai tout à l'heure — qui se répartissent ainsi : en première ligne 570, en deuxième ligne, volants d'unité, 220, en crédit aux armées, sur des terrains qui s'échelonnent depuis Paris vers la zone des armées, 120.

Afrique du Nord et Levant : 157.

A l'intérieur, 1.012 appareils ainsi répartis : 300 dans les formations de l'intérieur et environ 550 en stock d'armement ou en réparation aux ateliers, soit un total de 1.922 appareils de chasse.

Si je passe aux appareils de renseignement, c'est-à-dire de reconnaissance et d'observation, nous disposons à la fin de mars d'un total de 580 appareils ainsi répartis : 354 à la disposition du général commandant les forces aériennes, soit en première ligne 229, en deuxième ligne, volant d'unités 82, en crédit aux armées 43, soit 354.

En Afrique du Nord et au Levant : 33.

A l'intérieur 226, dont 75 en cours d'armement et en réparation aux ateliers.

Les autres, exactement 118, dans les formations de l'intérieur.

Nous passons enfin au bombardement. 243 appareils neufs de la flotte moderne ont été pris en compte par l'armée de l'air et se répartissent ainsi : 124 à la disposi-

tion du général commandant les forces aériennes, soit 56 en première ligne, 44 en volant d'unités, 24 en crédit aux armées, 5 en Afrique du Nord ; à l'intérieur, 119 dont 32 dans les formations et 80 en cours d'armement ou en réparation aux ateliers.

Ayant énuméré les chiffres du tableau de la fin de mars 1940, je dois vous expliquer la formule que j'ai volontairement employée : « à la disposition du général commandant les forces aériennes », parce que c'est précisément là qu'est la cause des chiffres différents qui ont été apportés à cette tribune. Si vous faites l'addition des chiffres que je viens de vous donner, vous trouverez qu'elle aboutit à un total de 1.388 appareils modernes. Or, sur ce chiffre, 1.075 sont présentement au front ; ils se répartissent ainsi : 700 chasseurs, 205 avions de renseignements et 170 avions de bombardement, dont 100 appartenant à l'ancienne flotte et 70 à la flotte nouvelle.

Où est la différence ?

Elle consiste en ce que, parmi ces appareils qui sont à la disposition du commandant des forces aériennes, un grand nombre sont en voie de transformation. La formule veut dire que nos personnels ont quitté la zone des armées pour se former sur ces appareils nouveaux dans un certain nombre de centres d'instruction et de transformation.

C'est ainsi que les escadres 10 de Salon, de Lézignan, d'Orange, du Luc, de Brignoles, disposent actuellement d'une centaine d'appareils modernes de bombardement dont 66 bons, de guerre, et 45 indisponibles parce que précisément ces appareils sont là en vue de la transformation nécessaire de nos équipages. Autre chose était, en effet, de piloter les appareils d'hier, autre chose est aujourd'hui de piloter les appareils puissants de bombardement moderne, qui sont des multimoteurs extrêmement délicats à conduire et à entretenir. Il s'agit là de toute une transformation qui rend nécessaire la présence, dans ces centres du Midi, d'un grand nombre de nos escadres de la zone des armées.

Le mouvement vers l'avant va reprendre à mesure que cette instruction difficile, laborieuse, pénible parfois pour les équipages parce qu'ils ont dû se familiariser avec des matériels difficiles, sera achevée. Actuellement, des appareils de bombardement lourd comme le Lioré-Olivier sont en route, ainsi que des avions de renseignement comme le Potez, qui ont été adaptés à l'observation. A cet effet, ils ont subi les transformations nécessaires et vont venir augmenter les formations de l'avant. Ces formations vont donc s'accroître, soit en ce qui concerne la chasse, soit en ce qui concerne le bombardement ou l'observation, soit en ce qui concerne la reconnaissance.

Pour la chasse, en effet, une certaine partie de matériel Bloch de la famille 150-151-152 avait besoin de transformations, car il s'était révélé insuffisant ; ces transformations étant accomplies au jour le jour, dans les dépôts de l'intérieur, notre chasse se trouvera complétée par ce matériel.

**M. Maurice Dormann.** Il y a une inquiétude, monsieur le ministre, qui est née hier. D'après les renseignements qui nous ont été donnés nous avons au front comme appareil de chasse le plus rapide le Morane-406 qui atteint difficilement le 480 à l'heure.

**M. Laurent-Eynac, ministre de l'air.** Vous devancez, monsieur Dormann, mes explications.

Je suis en train d'exposer une situation numérique. (Parlez ! parlez !) C'est une tâche délicate étant donné qu'il faut faire

des distinctions si l'on veut avoir une vue exacte des choses. Vous pouvez avoir l'assurance, monsieur Dormann, que j'exposerai ensuite la situation de notre flotte aérienne considérée du point de vue de la qualité, et c'est là que se placeront les observations que l'on sollicite de moi.

Messieurs, sur le plan des chiffres, je vous ai dit exactement où nous en étions : une force totale de 1.388 appareils ramenée présentement au front à 1.075, les autres appareils étant prêts bientôt à poursuivre, escadre par escadre, au fur et à mesure de l'achèvement de leur instruction, le mouvement vers l'avant, surtout en ce qui concerne le bombardement.

Maintenant, pour expliquer ces chiffres, il me paraît indispensable de vous citer quelle est, à la date où nous sommes, cette situation de l'aviation française dans l'ensemble de ses formations, qu'elle soit de chasse, de bombardement, de reconnaissance. Elle connaît une période de transformation profonde, une période de mue, et cela s'applique à la fois aux matériels de chasse, aux matériels de renseignement, aux matériels de bombardement. Je m'explique.

S'il s'agit des escadrilles d'observation, c'est un fait que nos vieux matériels ont été condamnés à rester au sol. C'est un fait que les premiers mois de la guerre ont démontré que l'aviation lente était condamnée à une mort rapide. Il est incontestable que là nous avons eu tort de nous en tenir à d'anciens matériels susceptibles de réaliser l'observation dans de moins bonnes conditions. Ils n'ont pas tenu, et après avoir rendu des services pendant les six premiers mois de la guerre, nous avons dû y renoncer.

Dès lors, notre aviation d'observation qui était pourvue d'appareils désormais condamnés pour l'observation — des Potez —, d'appareils qui ne pouvaient franchir les lignes ennemies parce qu'ils étaient tout de suite pris en chasse par les Messerschmitt, a dû se renouveler peu à peu.

Quel appareil a été prévu pour cette aviation d'observation ?

Le Potez 63, qui avait déjà rendu des services dans la reconnaissance, mais qui apparaissait peu à peu insuffisant en vitesse pour cet objet et qui pouvait rendre, avec quelques adaptations nécessaires à l'emploi photographique, des services tout à fait remarquables pour l'observation.

C'est ainsi que, peu à peu, le mouvement de dotation des escadrilles d'observation se poursuit. Nous disposons présentement de 39 groupes d'observation d'armée; ces groupes se trouvent désormais pourvus de 3 appareils Potez 63 sur 9, le mouvement se poursuit pour les pourvoir ensuite de 6 appareils Potez, avant d'arriver à la dotation totale de 9.

Là aussi les équipages se forment à ces matériels nouveaux dans des escadres situées dans le Midi de la France.

La reconnaissance, dès lors, a besoin d'être pourvue puisqu'elle a cédé aux escadres d'observation un matériel qui commençait à devenir insuffisant pour elle. Elle reste pourvue, pour une part, des appareils Potez. Désormais, nous lui donnerons deux matériels nouveaux: l'un qui commence à sortir d'usine, le Bloch 175, et un appareil Glenn-Martin, américain, dont plus de 250 exemplaires sont arrivés à Casablanca.

Donc, mouvement de renouvellement dans les escadrilles d'observation et de reconnaissance, mouvement de renouvellement dans les escadrilles de chasse puisque, aussi bien, nous prévoyons pour ces machines des dotations nouvelles sur les-

quelles je m'expliquerai tout à l'heure en ce qui concerne la qualité de la dotation, pour répondre à la question formulée par M. Dormann.

Pour le bombardement, même mouvement, puisque nos appareils lourds ou légers, nos appareils L. E. O. ou Potez, sont actuellement dans les escadrilles.

Il ne faut pas seulement considérer la transformation présente de nos forces; il faut aussi considérer le problème des indisponibles qui pèse lourdement sur l'emploi de la force aérienne. Pour le service des armées, nous nous efforçons actuellement de réduire la proportion des indisponibles.

C'est un souci qui avait retenu la commission de l'air. Elle s'en est exprimée à cette tribune. Nous nous efforçons de réduire le nombre des indisponibles; mais il faut bien considérer qu'il n'est pas d'armée aérienne, dès l'instant surtout qu'elle a quelque activité, qui ne doit compter sur une proportion d'indisponibilité considérable. D'ailleurs, notre force aérienne a prévu des volants de fonctionnement de l'ordre de 33 p. 100, les proportions d'indisponibilité atteignant en moyenne 30 p. 100: 28 ou 29 p. 100 pour la chasse; et des chiffres supérieurs pour le bombardement.

Il nous faut réduire ces proportions d'indisponibilité. Comment le faire? D'abord, par ce premier objectif à poursuivre, à réaliser, à atteindre, c'est que nos fabrications aéronautiques doivent nous fournir des avions finis, équipés. Il n'est pas douteux que nos industries, le plus souvent, fabriquent des appareils qui sortaient de l'usine incomplètement terminés, ce qui exigeait que la direction du matériel militaire les prit en charge et y consacra encore des centaines d'ouvriers de ses parcs.

Il nous faut donc imposer à nos industries la fourniture d'appareils finis. Il nous faut aussi pratiquer une politique de fabrication de rechanges.

Tous ceux qui, à la commission de l'air, ont suivi de près ces problèmes, savent que très souvent l'entretien, la vie, l'activité d'une force aérienne sont considérablement gênés par l'absence de pièces de rechange, que les fabrications de rechanges ne suivent pas les fabrications d'avions complets.

Au surplus, ce sont des problèmes que le ministre de l'armement connaît bien, que le ministre de la défense nationale et de la guerre a souvent connus, s'agissant notamment des tanks.

Les constructeurs ont évidemment quelque prédilection à fabriquer des avions complets. Quand il s'agit d'obtenir d'eux la fabrication de pièces de rechange, ils sont peu empressés.

A l'hiver, la difficulté s'aggravait de ce fait: tandis que la commande des avions complets appartenait au service de la production, à la direction générale technique et industrielle, aujourd'hui, au sous-secrétariat d'Etat que dirige le colonel Mény, la construction des pièces de rechange était décidée, mise en commande par la direction du matériel militaire. Les industriels avaient donc ainsi affaire à deux autorités distinctes.

J'ai décidé que toutes les commandes de rechanges et d'avions complets seraient passées par le sous-secrétariat d'Etat à la production, qui ainsi liera la commande des éléments de rechange à la commande des avions complets, obligeant les constructeurs à fournir les avions accompagnés de leur lot de pièces de rechange. (Très bien!)

**M. Daniel Vincent, président de la commission de l'armée.** Il faudra y tenir la main.

**M. Laurent-Eynac, ministre de l'air.** Je m'excuse d'insister sur cette mesure, d'ordre un peu technique, mais elle est indispensable si nous voulons assurer la vie de nos escadrilles d'une façon permanente.

Il faudrait, messieurs, sur ce plan encore, accélérer nos ravitaillements, et surtout augmenter le nombre des mécaniciens de nos escadrilles, afin que l'entretien des appareils ne souffre pas de certaines pénuries. Au fond, il faudrait surtout établir un vaste mouvement de vases communicants entre l'avant et l'arrière. On y faisait allusion hier, il n'est pas douteux que la distinction entre l'avant et l'arrière, appliquée à la force aérienne, est une distinction qui a fait son temps. On pourrait très bien envisager que l'ensemble des forces aériennes, qu'elles soient à l'avant ou à l'arrière, soit placé sous une même autorité, afin de permettre un régime de vases communicants entre nos centres d'instruction, nos centres de transformation, nos écoles et nos formations de l'avant. Ainsi les problèmes d'entretien de nos matériels pourraient être, dans une grande mesure, résolus.

J'aborde maintenant le problème de la qualité, auquel, tout à l'heure, on me conviait. Hier, M. le ministre de la défense nationale et de la guerre soulignait avec infiniment de raison combien le problème de la qualité était, pour les forces aériennes, un problème déterminant. En effet, ici la quantité importe, mais la qualité est souveraine.

Elle est souveraine sur le plan des forces matérielles; elle l'est plus encore, si l'on peut dire, sur le plan des forces morales. Tous ceux qui ont rendu visite à nos escadrilles, tous ceux qui savent leur vaillance ont eu souvent l'occasion de constater que, lorsqu'un avion ennemi supérieur apparaissait dans le ciel, quels que fussent l'esprit de décision et la volonté de lutte de nos équipages, la présence dans le ciel d'avions ennemis supérieurs risquait, si elle se prolongeait et si une telle supériorité n'était pas rapidement corrigée par nous, d'avoir de redoutables conséquences.

Le problème de la qualité peut se résumer ainsi. Si nous considérons l'aviation de chasse, il faut distinguer trois étapes.

D'abord, l'étape 1939. Nous sommes aux 500 kilomètres à l'heure. L'aviation de chasse allemande y parvient à peu près; l'aviation française de chasse atteint 480 kilomètres à l'heure. Elle est quelquefois un peu inférieure sur le plan de la vitesse en ligne droite; elle est supérieure en maniabilité, et s'il reste une marge à l'avantage de l'ennemi, cette marge a été largement comblée par la qualité de l'entraînement de nos équipages, puisque, aussi bien, pendant ces premiers mois de la guerre, de septembre au début de cette année, nos équipages de chasse ont imposé à l'ennemi leur ascendant et remporté sur la chasse allemande d'incontestables victoires.

Voilà quelle était la situation en 1939. En 1940, nous passons à l'étape des 550 kilomètres à l'heure. Donc, nos matériels ont besoin d'être renouvelés puisque l'Allemagne a fait intervenir dans le ciel des appareils nouveaux atteignant environ 550 à 560 kilomètres à l'heure.

De quoi était pourvue notre aviation de chasse? De trois matériels: un matériel Morane, 480 kilomètres à l'heure; un matériel américain Curtiss, 480 kilomètres à l'heure, d'excellent fonctionnement; et un matériel Bloch qui atteignait la même vitesse. Ce matériel Bloch est en voie de

transformation et passe, sous le nom de Bloch 152 et de Bloch 153, à des vitesses de 510 à 520 kilomètres à l'heure. Ce n'est encore qu'un avion de transition. Je le place dans l'étape de 1939. Il va nous permettre, dans les premiers mois de cette année, certainement, de compléter notre force aérienne; il n'est pas une solution pour la campagne de l'été qui vient. Il faut que pour elle nous disposions d'avions faisant 550 kilomètres à l'heure.

Deux matériels répondent à cette définition. Ils sont en construction. Ce sont le matériel Dewoitine, dont 150 exemplaires sont sortis, qui sortent actuellement à la cadence de 75 par mois. Nous allons atteindre le chiffre de 100 au mois de juin. Ce matériel tout à fait remarquable atteint 550 kilomètres à l'heure et même, à partir de certaines altitudes, il semble que grâce à son moteur il puisse, au-dessus de 5.000 mètres, surclasser l'avion ennemi.

Un deuxième matériel, l'avion en bois type Arsenal, est également de caractéristiques comparables puisqu'il atteint et peut-être dépassera 550 kilomètres à l'heure. Un petit chiffre d'exemplaires a été construit. Nous devons passer à une construction de 50 par mois au mois de juin et il n'est pas douteux, on l'a souligné ici hier et ce matin encore, que cet appareil en bois, extrêmement intéressant parce qu'il allège nos constructions métalliques, parce qu'il est rapide et simple de construction, intéressant encore en raison de la robustesse de sa construction et des matériaux qu'il emploie, pourra être réalisé rapidement.

Tout à l'heure M. Dautry s'est expliqué sur la fourniture des aciers nécessaires à cette machine. Ce sont de tout petits tonnages. J'ai demandé à M. Dautry de me consentir tout de suite les 40 à 80 tonnes indispensables pour réaliser rapidement quelques centaines de ces matériels, approvisionnés en bois de spruce. Je dois dire qu'au début d'avril — et je réponds là à une question qui avait interrompu M. le ministre de l'Armement — nous avons reçu sur les 40 tonnes dont nous avons besoin immédiatement une dizaine de tonnes d'aciers de l'Armement pour nous permettre la fabrication des matériels prévus pour le mois d'avril.

Voilà, messieurs, quelle est la situation de la chasse présentement. Mais je n'ai rien dit de la troisième étape. C'est celle de 1941. Ce sont les matériels de 600 kilomètres à l'heure qu'il faut prévoir, car notre souci doit être double: c'est de réaliser dans l'immédiat les fabrications dont nous avons le plus grand besoin pour avoir en été une force aérienne comparable à la flotte allemande; c'est ensuite de prévoir dès aujourd'hui pour 1941 les matériels de 600 à 650 kilomètres à l'heure que nous trouverons en face de nous et que nous devons dès à présent prévoir et réaliser.

Là, messieurs, le matériel Dewoitine et le matériel Arsenal, sous des numéros différents, peuvent répondre à nos besoins. Le Dewoitine 550, sur un moteur plus puissant fera de 600 à 630 kilomètres à l'heure. Le nouvel appareil Arsenal, dont le prototype est déjà construit et a réalisé de premiers essais, doit nous conduire à des vitesses comparables.

Je souligne, messieurs, combien dans cette course à la vitesse, nous devons être attentifs à suivre et s'il était possible à précéder l'ennemi. C'est la marque, c'est la caractéristique de ces premiers mois de guerre, c'est la primauté de la vitesse qui s'est inscrite dans tous les ciels de bataille. L'avion le plus vite est le maître du ciel. C'est dans ce sens que nous devons poursuivre notre effort; je dirai volontiers que nous ne devons pas seulement le pour-

suivre dans cet ordre d'idées au bénéfice de l'aviation de chasse, mais encore au bénéfice de l'aviation de bombardement de guerre et de l'aviation de grande reconnaissance.

Désormais, on pourrait dire, pour simplifier, que peut-être il faudra faire évoluer les constructions aéronautiques vers deux ou trois solutions. D'abord l'avion de jour et l'avion de nuit.

L'avion de jour, c'est le chasseur; 550 kilomètres à l'heure, mais faculté de montées rapides aux hautes altitudes et un armement multiplié de un canon à deux canons, de 4 à 8 mitrailleuses. Puis l'avion de jour qui veut faire de la grande reconnaissance, du bombardement léger, de l'assaut ou de l'attaque des colonnes en marche. Il devra, s'il veut remplir son office, imiter l'avion de chasse, se rapprocher de ses caractéristiques; avoir des vitesses à peu près égales aux siennes; et s'il n'y parvient pas, il devra combler cette défaillance par une augmentation de son armement. Désormais, on ne passe, on ne va à l'objectif, on ne réalise vraiment son but que si on est capable de passer outre aux combats de la chasse, de se défendre, d'attaquer ou de résister ou encore de fuir.

L'avion de nuit, lui, répond évidemment à des caractéristiques différentes. puisqu'aussi bien il lui est possible de poursuivre de lointains expéditions même à des vitesses relativement lentes. On l'évoquait hier avec raison, notre vieille flotte de bombardement dont beaucoup et moi-même n'avions pas pensé qu'elle pourrait réaliser de lointains voyages chez l'ennemi, elle a pu, la nuit — c'est un fait qu'il faut enregistrer — porter au loin sur les territoires ennemis des tracts et accomplir de longues expéditions sans être inquiétée.

Messieurs, pour le bombardement il nous faut en effet — on l'a souligné avec raison hier — renflouer nos moyens offensifs. Et là encore, je m'en voudrais d'entrer dans des discussions de doctrine sur le bombardement lourd ou le bombardement léger. L'effort de la France doit se porter à la fois sur le bombardement lourd, capable la nuit d'emporter des charges considérables, et sur le bombardement léger et le bombardement d'assaut, qui on fait leurs preuves notamment en Pologne, en se joignant à l'action des colonnes. De ce côté nous devons faire un immense effort en ce qui concerne notre production d'aviation d'assaut. C'était là incontestablement une lacune dans l'ensemble de nos forces aériennes. Elle doit désormais pouvoir attaquer les colonnes en marche, en vol rasant, suivre l'action de nos propres troupes, la soutenir et la seconder. C'est une forme de bombardement qui s'associe étroitement à l'opération militaire. Il n'est pas douteux que nous avons engagé là un effort qu'il reste à poursuivre et à intensifier.

Messieurs, il reste à envisager l'augmentation de nos performances en matière de bombardement, qu'il s'agisse du bombardement lourd — 450 kilomètres à l'heure — ou du bombardement léger et d'assaut — qui doit atteindre maintenant 480 à 500 kilomètres. Si nous voulons améliorer rapidement ces caractéristiques et performances, le problème du moteur se pose. On l'a évoqué hier. Il domine toute l'évolution de nos diverses catégories d'aviation. Si, en 1941, nous voulons faire face à l'évolution des vitesses, il est incontestable que c'est en réalisant promptement des moteurs de haute puissance que nous devons y parvenir.

Je le répète ici: le moteur français a subi une triple crise. Il a occupé il y a

peu d'années une place enviable sur le marché mondial. Nous étions les maîtres de la construction du moteur, dans l'ordre de puissance alors à la mode, avec des moyennes de 600 à 800 chevaux. Nous nous sommes laissés prendre cette supériorité, dans la mesure même où la puissance atteignait 1.000 et 1.200 chevaux. Crise de qualité dans la production de nos aciers, nos aciéries n'ayant pas donné aux constructions aéronautiques, parce qu'elles ne chiffreraient pas en quantités considérables leurs commandes, la place qu'elles auraient dû leur donner. Crise de nombre, nos industries ayant été défaillantes; et crise de puissance, puisque nos industries n'ont pas su réaliser jusqu'à présent des moteurs de haute puissance.

Quelle est donc la situation?

Je réponds à la question de l'honorable M. Brasseur. Dans nombre de fabrications de moteurs pour l'usage courant, c'est-à-dire de moteurs donnant de 7 à 900 chevaux, la cadence atteint 650 à 700 moteurs et doit évidemment être augmentée considérablement. Nous allons atteindre 800 moteurs par mois. Nous devrions porter le total de nos productions à 2.000 moteurs. Mais il reste le problème de demain. A côté de ce problème d'intensification immédiate de notre production, que nous réaliserons d'ailleurs par d'importantes commandes à l'Amérique, dont je disais un mot il y a un instant, il reste le problème de demain, c'est-à-dire du moteur de grande puissance. Deux moteurs français semblent le résoudre d'une façon qui apparaîtra, je crois, comme satisfaisante avant longtemps. Je ne me prononce pas parce que les essais, quoique très encourageants, ne sont pas définitifs. Un moteur de 1.400 chevaux, de la maison Hispano et un moteur de 1.300-1.500 chevaux de la maison Gnôme-Rhône, paraissent se présenter dans de bonnes conditions pour pouvoir être commandés en série avant longtemps si le résultat des premiers essais est confirmé.

Ainsi se trouve posée la question formulée à cette tribune par M. Brasseur: «Faites-vous ou ne faites-vous pas appel à l'industrie américaine?» La question ne se réfère pas à nos commandes passées en Amérique, elle signifiait: «Etes-vous décidé à construire en France, sur licence, des moteurs américains. Je réponds: J'y suis d'autant plus décidé que j'en construis. Ou plutôt je construis des moteurs britanniques. Mais la question de M. Brasseur se libellait ainsi: «Construisez-vous en France ou voulez-vous construire des moteurs étrangers.» C'est pourquoi je réponds que je construis sous licence des moteurs britanniques.

Trois solutions avaient été envisagées: une construction Rolls-Royce qui a été abandonnée. Une construction Bristol qui est engagée et nous avons plusieurs centaines d'appareils en commande; enfin une construction Pratt et Whitney qui n'a pas été engagée. Je pense d'ailleurs qu'elle ne serait intéressante que sur un nouveau moteur plus puissant que celui dont nous avons acheté la licence, il y a plusieurs années. Mais je ne le ferai que si j'ai l'assurance que les deux matériels français de 1.300-1.500 chevaux et 1.400 chevaux ne me donnent pas satisfaction. Car c'est évidemment la question de la guerre longue. La construction d'un matériel nouveau représente environ deux années pour la mise en route et la sortie des premières séries.

Ma réponse à M. Brasseur est nette. Je construis présentement sous licence des moteurs britanniques. Je suis prêt à construire des moteurs américains d'un modèle



plus puissant à la condition que le délai auquel je parviendrai pour la fabrication de série ne me conduise pas au delà des sorties de matériel français de même puissance.

Pour être complet, il faudrait que j'envisage les problèmes de l'équipement, car, très souvent, la commission de l'air a exprimé ses doléances à cette tribune. La sortie des avions nouveaux a été alourdie par le manque d'accessoires. Les commandes de matériel accessoire n'ont pas toujours accompagné très exactement les commandes de matériel nouveau. Nous avons longuement souffert du chef des moteurs, des hélices, des trains d'atterrissage, particulièrement pour ces derniers, couverts par un monopole. Et il faut rendre hommage à M. Guy La Chambre qui a su briser ce monopole et mettre en route plusieurs maisons nouvelles de trains d'atterrissage et d'hélices qui nous permettront d'accélérer nos fabrications.

Je voudrais dire un mot encore de l'armement.

Car si j'ai montré combien la primauté de la vitesse s'était imposée dans la bataille aérienne moderne, il me faut souligner que la force de l'armement s'est accrue, que, désormais, il nous faut passer de la dotation classique d'un canon et de deux mitrailleuses à celle de deux canons de 10 m/m et de quatre ou six mitrailleuses. Tout un programme d'armement est d'ailleurs en cours de réalisation sur nos matériels de chasse et de bombardement pour augmenter la puissance de l'armement, et cette puissance de l'armement ne doit pas seulement être réalisée par une augmentation du nombre des armes, elle est réalisée également par une augmentation des quantités de munitions. Nous passons de 300 à 600 et à 1.000 cartouches par mitrailleuse, par une alimentation continue comme elle est désormais nécessaire dans la bataille moderne, par le réchauffage des armes aux hautes altitudes et par le jeu des commandes électro-pneumatiques.

Cet effort d'armement est actuellement poussé, et il n'est pas douteux qu'on pourrait ici poser la question de savoir si la France, qui n'a pas pu, dans l'ordre numérique, poursuivre ses fabrications aéronautiques à un chiffre aussi élevé que les fabrications allemandes, ne pourrait pas par la recherche des caractéristiques supérieures, en obtenant de ses appareils des performances de qualité, manœuvrer ainsi le nombre ennemi. C'est un effort à poursuivre dans l'ordre de la qualité et, je veux le souligner, dans l'ordre de l'augmentation de la puissance de feu; mais il ne saurait présentement nous dispenser d'augmenter notre force numérique. C'est un devoir immédiat et impérieux.

Il est impérieux pour deux raisons à mon sens péremptoires. D'abord, il nous faut suffire aux consommations actuelles.

Quelles seront les consommations dans la guerre aérienne? Jusqu'à présent, elles ont été relativement faibles, mais elles peuvent passer à des chiffres de l'ordre de 35 p. 100. S'il en est ainsi, il n'est pas douteux que, dans une guerre aérienne de quelque activité, il faudra, pour assurer la continuité des opérations aériennes, prévoir des volants de fonctionnement considérables pour maintenir constante notre force aérienne au front.

Et, ensuite, après avoir fait face à l'accroissement de consommation dans le combat aérien, il nous faudra réaliser dans le moins de temps le plan 5 bis et augmenter encore nos moyens offensifs. Les prévisions de livraison des avions de

guerre doivent à cet égard être très attentives à alimenter les nécessités de la bataille.

On a cité hier des chiffres de production. Nous avons atteint en mars une production française de 350 appareils et nous devons passer dans deux mois à 500 appareils par mois et, enfin, à 800. C'est une nécessité urgente et sur ce point je tiens à m'en expliquer complètement avec l'Assemblée.

Messieurs, dans l'ancien plan 5, une production de 330 avions par mois a pu suffire. Dans le plan 5 bis actuel, c'est une production de 750 avions par mois qu'il faudrait atteindre. Nous arriverons à ce chiffre de 800 avions vers la fin de cette année, satisfaisant ainsi aux fabrications prévues par le plan 5 bis.

Jusqu'à présent, nos sorties d'usine se sont tenues à des chiffres de 250 à 300 par mois. Nous pensions, avec des sorties de 350 à 500 avions par mois d'abord, de 500 à 800 par mois ensuite, pouvoir faire face aux nécessités de réalisation du plan 5. Mais ce plan 5 ne sera évidemment complètement réalisé qu'en fonction des consommations. Si nos pertes se maintiennent à 10 p. 100, le plan 5 n'aura souffert qu'un retard de quelques mois. Si elles passent à 35 p. 100, le plan 5 bis ne pourra être réalisé qu'à la fin de cette année ou au début de 1941. Et, pour hâter cette réalisation, il faut bien le dire, les fabrications françaises se sont révélées insuffisantes.

Il a donc fallu faire tout naturellement appel aux fabrications étrangères. Le problème militaire et industriel de l'aviation présente nécessitait impérieusement de joindre à la possibilité de fabrication de notre industrie nationale les possibilités de fourniture de l'industrie américaine. C'est ainsi que nous avons été amenés à faire appel au concours des Etats-Unis.

Il ne nous a pas été marchandé, et il faut rendre cette justice aux Etats-Unis que le gouvernement américain a autorisé ses industriels à nous fournir les matériels les plus modernes.

Parmi les matériels que nous achetons actuellement à l'Amérique, il faut citer des matériels de chasse qui atteignent 550 et 560 kilomètres à l'heure, et des matériels de bombardement qui atteignent environ 500 kilomètres à l'heure.

Quelles sont les commandes qui ont été passées par la France aux Etats-Unis d'Amérique? D'abord un total de premières commandes qui a atteint environ 2500 appareils dont — comme le disait hier M. le président Daladier — 1.600 appareils de guerre environ, se répartissant en 850 chasseurs et 750 bombardiers.

Les livraisons de ces matériels se poursuivent présentement puisque nous disposons actuellement à Casablanca de 275 appareils américains de bombardement, soit environ 200 appareils Gleen Martin de bombardement légers, et 75 appareils Douglas de moyen bombardement.

Ces 275 appareils sont en voie de montage à Casablanca. Les 50 premiers sont montés et le montage se poursuit actuellement à la cadence de 2 à 4 par jour. Et il n'est pas douteux que nous pourrions bientôt voir arriver sur notre front les appareils Gleen Martin de bombardement légers.

A ce nombre total de 2.500 avions et de 9.500 moteurs qui ont été précédemment commandés à l'Amérique, j'ai pu ajouter récemment une commande nouvelle qui a été passée à Londres, à la fois par les Anglais et par nous. Pour ce qui est de la France, cette commande comporte 2.200 avions qui se répartissent ainsi: 1.100 chasseurs, 1.100 bombardiers.

A cette double commande nous ajoutons une commande de 8.000 moteurs de haute puissance.

Ainsi, messieurs, c'est un total de 4.250 avions commandés à l'Amérique, d'environ 17.000 moteurs dont 8.000 de haute puissance. L'échelonnement de ces services américains se poursuivra, pour la première tranche de commandes, jusqu'au mois de décembre 1940; la seconde tranche s'étageant de septembre 1940 à septembre 1941.

Maintenant que j'ai passé en revue l'importance des fournitures américaines, la qualité de ses matériels qui vont parvenir à la cadence d'environ 100 par mois, je voudrais, faisant écho à ce qui a été dit hier, faire état des forces britanniques.

J'entends bien que ce n'est pas une politique de s'en tenir au concours de l'allié le plus cher. A aucun degré nous ne saurions être dispensés d'augmenter, d'accélérer la cadence de nos propres productions, ni non plus de doter nos forces aériennes de bombardement; mais, dans la considération des forces en présence, il est tout de même légitime de faire intervenir la force britannique.

Tout de suite, je voudrais rendre hommage à la Royal Air Force qui a témoigné, dans la mer du Nord, en Scandinavie, à notre frontière, en poursuivant ses expéditions sur les plus lointains territoires de l'ennemi, de la qualité de son entraînement et de la vaillance de ses équipages. (Applaudissements.)

La flotte aérienne britannique — je l'ai souligné — par sa répartition donnant au bombardement une place privilégiée — je ne dis rien que je ne puisse dire, la Haute Assemblée me permettra de ne pas donner des chiffres qui ne m'appartiennent pas — met en permanence à la disposition de la France une force de bombardement appréciable en qualité et en quantité. C'est un élément que l'Assemblée devait connaître.

J'ajoute qu'en dehors de cette flotte britannique mise en permanence à notre disposition pour le bombardement, les fabrications de nos alliés se poursuivent dans des conditions croissantes, fabrications qui doublent présentement notre chiffre mensuel et qui rapidement vont aller au-delà.

En vérité, nous ne sommes pas dispensés de poursuivre notre effort national pour autant, mais l'effort britannique doit tout de même être ici considéré dans ces deux ordres: la force de la flotte aérienne en nombre et en qualité, la capacité de l'aviation britannique de bombardement et enfin les possibilités industrielles de nos alliés, qui sont déjà considérables, qui doublent les nôtres et qui, par ailleurs, se trouvent encore augmentées de l'effort poursuivi au Canada, devenu un véritable arsenal.

M. Eden, à notre dernière rencontre à Londres, me disait, comme ministre des Dominions, que l'an prochain l'ensemble des Dominions fournirait près de 50.000 pilotes à la Grande-Bretagne. Ce prodigieux effort que poursuit l'empire britannique, je ne voudrais pas qu'il pût être ici méconnu. Il faut l'enregistrer, en soulignant encore une fois que, l'aviation britannique ayant mis l'accent sur l'aviation de bombardement, et l'aviation française ayant mis l'accent sur l'aviation de chasse, les deux forces se trouvent se compléter l'une l'autre, dans des conditions dont je veux souligner l'importance et l'opportunité. (Applaudissements.)

Messieurs, j'ai dit que nous n'étions pas dispensés pour autant d'accélérer l'effort de notre production nationale, et c'est de cela que maintenant je voudrais parler.

On a fait souvent ici, et aussi à la commission de l'air, le procès de l'insuffisance

de nos fabrications. On l'a fait avec raison; il n'est pas douteux que les industries aéronautiques en France se sont attardées à des formules surannées, qu'elles ont disposé de moyens précaires, d'outillages vieillissants ou insuffisants, et que, incontestablement, elles n'étaient pas prêtes à fournir à l'aviation française de guerre, en 1939, les moyens modernes dont elle avait besoin.

On l'a dit, je n'y reviens pas — M. Daldier s'en est expliqué hier d'une façon pertinente — en une telle matière le matériel est roi. Si nous disposons d'une aviation offensive, nous pouvons envisager certaines grandes opérations stratégiques; si nous disposons d'une aviation de chasse nombreuse et de qualité, nous pouvons enregistrer des supériorités tactiques certaines.

C'est le matériel qui est maître. On ne fait pas la guerre de la même façon avec des appareils parcourant 300 kilomètres à l'heure, ou avec des avions qui en font 550 ou 600, avec des bombardiers emportant une tonne, ou deux tonnes d'explosifs, avec des machines disposant d'un rayon d'action de 2.000 ou de 3.000 kilomètres.

Il suffit d'y réfléchir. Pensez à ce que peuvent faire désormais les machines modernes, pourvues de moteurs sûrs et puissants et capables de franchir des distances de 2.500 ou 3.000 kilomètres, et jusqu'où elles peuvent porter la guerre loin de notre propre territoire.

Dans ce problème, le matériel est souverain. Une force aérienne n'est pas faite seulement, si elle est faite d'abord, de la qualité de nos personnels et du degré de leur entraînement, du nombre de nos flottes. Elle est faite aussi de la capacité de nos usines, des possibilités de renouvellement, de ravitaillement, d'entretien, de rajeunissement, dont nous pouvons disposer.

Messieurs, nous avons souffert incontestablement d'une insuffisance de matières premières, d'outillage et de main-d'œuvre, et je veux dire au Sénat comment nous entendons présentement corriger ces insuffisances ou ces défaillances. M. Dautry s'en est expliqué tout à l'heure à cette tribune.

Messieurs, déjà, par l'institution du sous-secrétariat d'Etat aux fabrications de l'air, nous avons établi une liaison étroite entre le ministère de l'armement et le ministère de l'air pour l'utilisation des matières premières, et, sur ce point, j'entends m'expliquer librement.

Le problème du duralumin est à peu près désormais résolu au bénéfice de l'air. Il reste le problème des aciers spéciaux. Il faut en effet que nous bénéficions là d'une priorité de fait et non de forme. Mais il faut surtout que l'administration de l'armement mette à notre disposition un certain nombre d'usines d'estampage pour nous permettre de poursuivre activement la réalisation de nos matériels. Je pense que sur ce plan, grâce à l'institution du sous-secrétariat d'Etat qu'assure M. le colonel Meny, la collaboration et la liaison seront heureusement poursuivies entre le ministère de l'armement et le ministère de l'air.

Maintenant, messieurs, en ce qui me concerne, je voudrais dire au Sénat que j'ai décidé la militarisation du corps des ingénieurs de l'aéronautique.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Bien!

**M. Laurent-Eynac, ministre de l'air.** Nous avions là un corps d'ingénieurs civils créé en d'autres temps. Il était indispensable à mon sens, pour obtenir de lui les résultats que nous en attendons, pour qu'il ap-

porte vraiment une collaboration pleine et entière aux fabrications de guerre, de faire un corps militarisé, de lui faire prendre place dans les cadres et effectifs de l'armée de l'air. Nous militarisons le corps des ingénieurs de l'aéronautique à la manière du corps des ingénieurs du génie maritime tel que l'a réalisé la marine. (Très bien!)

Une autre mesure par laquelle je répondrai à la question que posait M. Henri Laudier et que nous venons de prendre, M. le ministre des finances et moi, est que, désormais, les administrateurs des sociétés nationales de constructions aéronautiques ne pourront exercer aucune fonction similaire, ne pourront prendre aucun intérêt dans aucune autre entreprise d'aviation, et cette interdiction formelle s'applique pour eux, non pas seulement aux industries privées de l'avionnerie et du moteur d'aviation; elle s'applique aussi à toutes les industries voisines ou connexes, matières premières ou accessoires. Cette interdiction s'étend également à leurs directeurs, à leurs ingénieurs et à leurs agents principaux.

Il était devenu nécessaire — et la commission de l'air s'en était souvent fait l'écho — qu'une réglementation impérieuse et vigoureuse assainît nos constructions aéronautiques en interdisant à des administrateurs de sociétés nationales d'exercer la surveillance de la société dont ils avaient l'administration ou bien d'entreprises privées auxquelles allait leur faveur. (Applaudissements.)

J'ajoute à cette réponse celle-ci: que, s'il s'agit de pratiquer des licences dont les redevances pourraient être calculées sur des chiffres d'affaires, nous n'aurons jamais recours à de semblables procédés. Par le rapport de M. Laudier, nous avons pu apprécier, à la commission de contrôle, dont je faisais partie, où conduisaient de semblables abus.

Messieurs, il semble certain que, si nous entendons sévir contre les industriels qui abusent, nous entendons aussi réagir vigoureusement contre les communistes qui trahissent. (Vifs applaudissements.)

Dans nos usines, nous avons déjà pris un certain nombre de mesures afin de poursuivre tous ceux qui, par des moyens clandestins, hélas trop souvent efficaces, poursuivent l'entreprise de réduire le rendement de nos fabrications.

De ce côté, nous ferons la guerre à toutes les campagnes de moindre rendement, mais, dans le même instant, nous ferons vigoureusement cette guerre dans l'œuvre de décentralisation des industries aéronautiques. Notre service de base n'oubliera pas que, s'il a la charge d'éduquer, de construire et d'étendre certaines usines, il a la charge aussi de construire les habitations nécessaires au logement des ouvriers et des corps de maîtrise.

Tel est le double effort que nous entendons poursuivre.

Je voudrais aussi dire qu'au point de vue du rendement de nos usines, un grand progrès sera accompli si, comme l'un de nos rapporteurs l'a dit si souvent à la sous-commission de la défense nationale, nous savons réduire à quelques types essentiels nos fabrications, si nous savons nous limiter. Si nous demandons à la construction américaine le secours de certains matériels, nous devons de plus en plus réduire la fabrication française à quelques types essentiels, ceux dont nous avons le plus urgent besoin.

L'Allemagne, elle, fait sa guerre avec quatre matériels, un matériel Messerschmidt de chasse, deux matériels de bombardement, Dornier et Junkers et un ma-

tériel de combat et d'assaut en piqué Heinkel.

Toute sa guerre, elle la poursuit donc avec quatre matériels seulement, alors que trop souvent l'effort français s'est dispersé en des multiplicités de constructions qui alourdissent à la fois nos industries et les ralentissent, rendant par ailleurs impossible le ravitaillement intensif de nos formations. (Nombreuses marques d'approbation.)

Je pense que, surtout, pour assurer la sortie de nos usines et pour lutter contre les insuffisances, comme le disait hier un orateur, il faut l'autorité; c'est elle qu'il faut mettre en œuvre à tous les degrés. Il faut surtout que l'ensemble de nos industries aéronautiques, patrons et ouvriers, réalisent que nous sommes en guerre, que l'impulsion de guerre doit être donnée. On a parfois le sentiment que certaines habitudes du temps de paix se sont prolongées dans le temps présent, empruntées aux plus mauvais souvenirs du temps de paix. Il faut vigoureusement réagir et à la vérité, ce n'est pas un problème exclusivement d'aéronautique. C'est un problème de psychologie de guerre. Il faut que la nation, enfin, se rende compte qu'elle fait la guerre et qu'elle doit la gagner.

Messieurs, je devrais, pour être complet, parler de l'infrastructure pour répondre à l'intervention de M. Lancien. Mais ce sont là des précisions que je pourrai apporter à la commission de l'air et je veux, messieurs, avant de terminer, aborder le problème du personnel dont il a été parlé hier.

Messieurs, il est arrivé que notre aviation fut parfois insuffisante en nombre, mais les événements de guerre les plus récents ont montré que, quand la marge n'était pas trop large, la vaillance de nos équipages savait la combler. Nos équipages ont multiplié les preuves de leur courage et de la qualité de leur entraînement. Il n'est pas douteux que, jusqu'à présent, nous avons pu affirmer notre supériorité grâce à la qualité même de ces équipages. Mais il faudra les renouveler rapidement.

Je voudrais dire un mot du devoir qui s'impose à nous, il s'agit de former nos patrouilles de l'aviation de chasse. C'est une formation qui désormais demande des soins particulièrement longs, puisqu'il nous faut former des pilotes qui doivent voler à 500 et 600 kilomètres à l'heure. Il faut former des bombardiers aptes en vol rasant, au bombardement en piqué, à l'attaque à basse altitude. Enfin, il faut former des observateurs et des mitrailleurs, des radios-navigants, des mécaniciens d'avion et des mécaniciens de moteurs, des mécaniciens d'armement. C'est un prodigieux effort qu'il faut poursuivre dans nos écoles. Elles sont désormais organisées, mais il faut augmenter la dotation de nos moniteurs, de nos mécaniciens, de nos avions.

Ce triple effort, j'entends le poursuivre et le poursuivre surtout par l'utilisation intensive des possibilités dont nous disposons en Afrique du Nord. Car, là, nous pouvons, dans les conditions les plus satisfaisantes, développer nos écoles et centres d'instruction.

Je voudrais, d'un mot rapide, répondre à l'interrogation de M. Reibel. M. le ministre de la défense nationale y a déjà répondu hier. Les forces aériennes? Mais elle ne sont pas les moins du monde indépendantes du commandement de l'armée de terre. Elles se divisent en deux ordres de moyens. D'une part, la chasse organique, l'observation et la reconnaissance, qui sont à la disposition des commande-

ments des forces de terre des grandes unités. Toutes les forces sont sous l'autorité du commandant d'armée ou de corps d'armée qui exerce sur elles un commandement direct, par le général d'aviation qui lui est subordonné.

S'il s'agit, d'autre part, des forces réservées, leur commandement est évidemment assuré par le général Vuillemin, sous l'autorité du général Gamelin, s'il s'agit de les mettre à la disposition des grandes unités terrestres, et sous l'autorité du comité de guerre, s'il s'agit d'entreprendre des opérations lointaines de bombardement et des actions indépendantes.

C'est une organisation, en vérité, qui donne satisfaction, qui subordonne à l'armée de terre ce qui doit lui être subordonné.

Si j'ai bien compris la pensée de M. Reibel, c'eût été l'endivisionnement de l'ensemble des forces aériennes. Qui ne voit où nous conduirait une semblable thèse ? Autant il est excellent que les formations de renseignement qui travaillent directement pour les armées de terre, que les formations de chasse et de protection qui travaillent pour elle, soient à sa disposition permanente, autant il serait fâcheux et de conséquences redoutables que les forces réservées, c'est-à-dire les puissants avions de combat et de bombardement fussent définitivement fractionnés dans les créneaux de l'armée de terre. Il faut au contraire qu'elles soient réunies dans la même main. Il y a là des moyens d'action lointaine, des moyens offensifs dont le Gouvernement ou le commandement suprême doit pouvoir user. La mobilité de ces forces leur permet de se porter, selon les nécessités, sur les plus lointains théâtres d'opérations.

**M. Charles Reibel.** Je suis tout à fait d'accord. Les renseignements qui m'avaient été donnés n'étaient pas exacts.

**M. Laurent-Eynac, ministre de l'air.** J'en ai terminé. Je voudrais cependant après avoir assuré de façon éclatante le service des armées, mettre l'accent sur l'armée de l'air. Les exemples étrangers abondent et sont concluants. Ce n'est pas l'heure de rechercher si, dans le passé, nous n'avons pas toujours fait à nos forces aériennes la place qu'elles devaient avoir dans notre organisation de la défense nationale et si nos industries ont été suffisamment pourvues dans le passé des outillages dont elles avaient besoin. Il est certain que quatre milliards d'outillage ont été commandés à l'étranger. Comme le disait M. Dautry, peu à peu l'outillage de nos usines se complète par l'arrivée régulière des fournitures américaines. Mais nous devons incontestablement développer, après avoir assuré nos moyens défensifs par la chasse, la force de notre aviation offensive. Si nous disposons de ce chef d'une force considérable, nous ne limiterons plus alors nos possibilités d'intervention et la conduite de la guerre peut s'en trouver modifiée. Il n'est pas besoin de longs développements à cet égard. Selon que nous disposerons de forces nombreuses ou réduites, notre action pourra se porter ici et là. L'exemple de Scandinavie est déterminant et singulièrement éloquent. Aux côtes de Scandinavie, la guerre aéronavale bat son plein, les raids de la Royal Air Force sur les détroits danois et la Baltique, les bombardiers fouillant les fjords à la recherche des navires ennemis. L'attaque des ports aériens en témoigne, comme l'attestent aussi les transports de troupe réalisés par l'Allemagne sur le territoire norvégien.

Ainsi, les routes maritimes étant fermées, deux grandes armées étant face à face, l'arme au pied, c'est dans dans les

airs que les adversaires ont gardé leur mobilité. La bataille pour la maîtrise de l'air, la vraie guerre aérienne totale n'est pas venue, mais derrière les multiples activités présentes qui grandissent, c'est une lutte silencieuse qui se poursuit dans les usines pour la maîtrise de l'air. Soyons attentifs dans cette lutte intérieure, à durer, à grandir dans nos moyens industriels. La guerre aérienne viendra. Elle viendra avec l'offensive générale de l'ennemi ou elle viendra si les armées demeurant l'arme au pied, pour la recherche d'un résultat. Elle sera alors l'expédient auquel on aura recours; si les armes aériennes ne peuvent plus seconder et soutenir l'action militaire sur terre, il leur restera la possibilité de frapper là où l'infanterie et l'artillerie ne peuvent porter leurs coups. Cette action pourra être déterminante; ce ne sera plus qu'une question d'effectifs, de puissance, de facilité de moyens de remplacement, de multiplicité des feux. Ce sont alors les arrières les plus lointains de l'ennemi qui pourront être attaqués, et la force aérienne pourra à ce moment devenir décisive. Quel que soit son rôle, nous devons la faire redoutable. C'est à quoi, poursuivant l'effort de mon prédécesseur, je veux m'employer, aux côtés du ministre de la défense nationale, de toute ma foi, et nous ne demanderons au pays de juger notre effort qu'au nombre des avions que nous mettrons en ligne. (*Vifs applaudissements.*)

**M. le président.** Je pense que le Sénat voudra suspendre ici sa délibération pour la reprendre à quinze heures ? (*Nombreuses marques d'assentiment.*)

La séance est suspendue jusqu'à quinze heures.

(*La séance, suspendue à midi trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures dix minutes.*)

**M. le président.** La séance est reprise. La parole est à M. le président du conseil.

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** Messieurs, les débats qui viennent de se dérouler permettent d'augurer que, pendant cette guerre, comme pendant la guerre précédente, les commissions parlementaires et, en particulier, les commissions de la défense nationale du Sénat, joueront un rôle éminent.

Comme chef du Gouvernement, j'entends tenir compte des faits, des critiques et des suggestions qui ont été apportées à cette tribune... (*Très bien! et applaudissements.*)

**M. René Héry.** Laissez parler avant d'applaudir!

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** ...et il est dans ma volonté de pratiquer avec les commissions parlementaires une collaboration confiante et totale. (*Très bien!*)

En attendant, je voudrais rendre compte au Sénat de ceux des actes que mon gouvernement a été appelé à faire, qui ont un rapport direct avec les sujets qui ont été discutés depuis trois jours à cette tribune.

Dans l'ordre intérieur, en ce qui concerne la propagande communiste dont a parlé l'honorable M. Rambaud, et dans l'ordre extérieur, je profiterai du comité secret pour indiquer au Sénat quelle est ma conception de la guerre et pour lui apporter des précisions qu'il me serait impossible de fournir en séance publique.

Les communistes d'abord. C'est un fait que l'on ne peut pas faire la guerre à l'extérieur si l'on tolère la trahison à l'intérieur. (*Vifs applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

Nous avons agi. Avons-nous agi avec assez d'énergie ? C'est au Sénat à en juger. Nous avons pris des textes et nous avons accompli des actes. En ce qui concerne les textes, trois décrets: le premier a aggravé les peines frappant la propagande communiste. Toute entreprise qui aura pour but d'atteindre la défense nationale est passible de la peine de mort. (*Applaudissements.*)

Il ne s'agit pas d'une menace en l'air; il s'agit d'un texte qui a force de loi et qui sera appliqué chaque fois que la preuve sera apportée.

*Un sénateur à gauche.* Et pour tout le monde!

**M. Fiancette.** Pour tous ceux qui trahiront!

**M. Henri Sellier.** M. Flandin l'aurait subi en septembre!

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** Pour tous ceux qui trahiront: que les inspireurs soient à Berlin ou à Moscou, la peine sera la même. (*Vifs applaudissements.*)

Le deuxième décret, fort important à mon avis, a pour but de nous permettre de procéder à l'épuration de l'administration. Est-il tolérable qu'un fonctionnaire public, payé par l'Etat, par une grande collectivité ou relevant d'un service public, un cheminot, par exemple, commette des actes de propagande communiste ? Je dis non. Ce n'est pas tolérable. (*Nouveaux applaudissements.*)

Les fonctionnaires seront révoqués et, s'il y avait des défaillances de la part de l'autorité locale, le texte prévoit que l'Etat se substituera à elle.

D'autre part, un certain nombre de fonctionnaires ou d'agents, de ceux dont je viens de parler, ont l'habileté de ne pas se livrer à des actes voyants de propagande.

Cependant, les chefs d'entreprises savent qu'ils sont les agents de la dissociation intérieure de l'entreprise. Pour ceux-là il est prévu que, chaque fois qu'ils n'auront pas, sans aucune équivoque, manifesté par leur attitude qu'ils ont rompu tous liens avec un parti dissous, la suspension sera possible. (*Très bien! très bien!*)

Ainsi donc, je crois que le Gouvernement est armé.

D'ailleurs, le troisième décret permet à la police des perquisitions de nuit pour troubler certaines réunions qui ne nous paraissent pas compatibles avec l'ordre public.

Voilà pour les textes. Mais les textes dépendent, leur valeur dépend de l'énergie des hommes chargés de les appliquer.

**M. Fiancette.** C'est bien cela.

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** C'est la raison pour laquelle, après vous avoir indiqué les textes que nous avons pris, je viens vous dire les actes que nous avons faits.

Nous avons d'abord décidé le transfert en Afrique du Nord des camps où des individus dangereux pour la sécurité publique étaient internés. Il y avait, par exemple, chacun le sait, en Seine-et-Oise, à Baillet, un camp dans lequel se trouvaient un assez grand nombre de ces individus, qui allaient en permission à Paris. (*Exclamations.*)

**M. Fiancette.** A Paris et dans la banlieue. Et le camp existe toujours.

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** Et dans la banlieue, ce qui n'améliore pas la situation.

Nous pensons, messieurs, que ces personnalités, considérées comme indésirables, trouveront un climat plus salubre dans l'Afrique du Nord.

**M. Fiancette.** Seulement, les camps existent toujours, monsieur le président, et ils n'ont pas bougé, ni ceux qu'ils contiennent.

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** M. le ministre de l'intérieur va arriver, et chacun sait quelle est l'énergie de ce membre de la haute Assemblée. Il pourra donner au Sénat des précisions; il m'a été dit par lui qu'on avait commencé à exécuter.

Par ailleurs, messieurs, depuis trois semaines, près de mille perquisitions ont été opérées, plus de 400 arrestations ont été effectuées. En une seule journée, nous avons arrêté 54 communistes, dont 3 chefs communistes importants, parmi lesquels l'ancien maire de Villeneuve-Saint-Georges, Jamin, Suzanne Girault, l'une des fondatrices du parti communiste en France, son fils Léon Depollier, né en Russie, naturalisé français, ancien employé de l'ambassade des Soviets. Tout ce monde-là, messieurs, est sous les verrous. Voilà pour les actes. (*Très bien!*)

J'ajoute, puisque M. le sénateur Rambaud a parlé hier d'actes de sabotage, que le Gouvernement est armé et que le sabotage, lorsqu'il est fait consciemment pour nuire à la défense nationale est passible de la peine de mort, que la peine de mort devra être appliquée, et, quand la preuve sera rapportée, sera appliquée.

Tel est, messieurs, le bilan de ces trois premières semaines. Il va sans dire que ce n'est là qu'un début, que notre volonté est de nous attaquer au centre même de l'organisation, à ceux qui correspondent avec l'étranger, qui en reçoivent de l'argent et le distribuent en France, à ceux qui font passer les mots d'ordre. Ce sont ceux-là, au premier chef, qui relèvent du texte nouveau que nous avons pris.

Il est clair que, pour maintenir le moral du pays, la répression, si indispensable et si urgente soit-elle, ne suffit pas, et nous entendons ne pas procéder seulement à cette œuvre négative. (*Très bien!*)

J'ai demandé à M. le ministre de l'information d'étudier la possibilité de répondre à cette redoutable propagande parlée, de bouche à oreille, par une autre propagande parlée, et je sais que je réponds ainsi au vœu du président de la commission de l'air.

Mais il n'est pas douteux que, quelle que puisse être l'habileté de ceux qui répandront la parole nationale, c'est-à-dire celle du sacrifice, de l'héroïsme silencieux, il sera difficile de maintenir le moral du pays sans une atmosphère d'action dans tous les domaines.

Passons donc au domaine de l'action. Comment pouvait-on agir, dans le domaine diplomatique et militaire?

Dans le domaine militaire, se jeter tête baissée sur le béton de la ligne Siegfried, sans avoir des armes appropriées à la destruction de cette muraille, ou plutôt de ces murailles successives et parallèles? Ou bien se livrer à des bombardements de villes ouvertes, au mépris des engagements que la France a pris envers le président Roosevelt, (*Très bien!*) et avec l'infériorité écrasante de notre bombardement? Qui pouvait, messieurs, avoir une idée aussi absurde? Il paraît qu'on me l'a prêtée! Aussi je veux demander la permission au Sénat de lui lire trois lignes d'un petit livre que j'ai commis il y a quelques années, qui a été cité hier à cette tribune. Il s'agit de la leçon à tirer de la dernière guerre. Voici ces trois lignes:

« En 1914, les Allemands nous ont tué ou blessé près d'un million d'hommes. Nous leur avons tué ou blessé seulement 750.000 hommes. En 1915, nos pertes ont été de 1.300.000 hommes, les pertes des

Allemands de 600.000 hommes seulement, moins de la moitié ». Et j'ajoutais: « Ainsi donc, c'est le peuple le plus pauvre en hommes qui s'est livré à des hécatombes d'hommes ».

Messieurs, qui donc ne comprendrait pas la leçon éclatante qui résulte de la dernière guerre, à savoir qu'il faut faire une offensive quand on a les armes de l'offensive. (*Très bien!*)

Et d'ailleurs, les statistiques que j'ai données à la suite de ces quelques lignes que je viens de vous lire établissent que pendant la dernière guerre, lorsque celui qui a fait l'offensive avait les armes de l'offensive, il a eu moins de pertes que celui qui était sur la défensive.

Mais est-ce que la question se pose aujourd'hui?

Il paraît — je m'excuse auprès du Sénat d'évoquer devant lui ces rumeurs misérables — qu'on aurait dit aussi que j'aurais pris une initiative catastrophique et que — pénétrant le secret des délibérations des conseils du Gouvernement — on m'aurait représenté comme voulant mettre la France à feu et à sang.

Messieurs, est-il besoin de répondre? Je n'ai pris aucune initiative. Les conseils du Gouvernement ont toujours statué à l'unanimité; mais ceux qui font courir ces bruits se rendent-ils compte qu'en parlant de ce qui se serait passé dans un conseil du Gouvernement en matière de défense nationale ils s'attaquent à l'honneur des membres qui faisaient partie de ce conseil du Gouvernement? (*Très bien! très bien!*)

Car, messieurs, si c'est un devoir de correction élémentaire de la part des membres du Gouvernement de ne jamais révéler à l'extérieur ce qui s'y est dit, j'imagine que, lorsqu'il s'agit de secrets militaires de la défense nationale, c'est une question d'honneur pour eux de se faire. Et si démocratie signifiait qu'on aurait le droit d'aller porter sur la place publique les secrets militaires du pays, alors qu'en face nous avons des dictateurs silencieux, nous n'aurions pas la moindre chance de gagner la guerre. (*Applaudissements.*)

En ce qui me concerne, je suis décidé à ne pas le tolérer et j'indique au Sénat — nous sommes en comité secret — qu'un journal s'étant cru autorisé à présenter à la censure un article sur ces questions dans lequel il indiquait certains projets qu'il prêtait à nos alliés, j'ai immédiatement ordonné l'ouverture d'une information.

Il n'est pas tolérable que démocratie signifie bavardage sur les secrets de la défense nationale. (*Applaudissements.*)

Messieurs, regardons les choses telles qu'elles sont.

Notre pays n'a pas voulu se créer une armée offensive parce qu'il était, jusqu'à la fibre, jusqu'à la moelle de ses os, attaché à la paix et à la défensive. Et cependant, messieurs, notre pays a commis une grave faute.

J'ai été un de ceux qui, il y a cinq ou six ans, ont dit à la tribune de la Chambre, au Gouvernement de l'époque: « Prenez garde! Vous avez une politique étrangère de pactes, par conséquent, d'interventions armées à l'étranger, si celui à qui vous êtes lié par le pacte est attaqué. Et, dans le même temps, vous avez une politique militaire défensive. Alors, changez de politique étrangère, ou changez de politique militaire! » (*Très bien! très bien! à droite.*)

Mais, messieurs, le ministre de la guerre de l'époque, — ceci se passait il y a pas mal d'années — m'a répondu: « Comment, — quand on a la chance d'avoir la ligne Maginot, — comment pouvez-vous

imaginer qu'on puisse un jour faire un mètre en avant? »

Toute l'Europe, tout le monde a vu cela au *Journal officiel*. L'Allemagne, — M. Hitler — en a tiré une conclusion. Il a envoyé la reichswehr en Rhénanie un an après. La Belgique en a tiré une conclusion à laquelle, d'ailleurs, le président de la commission de l'aéronautique a fait allusion. Mais, messieurs, acceptons les faits et jouons avec les cartes que nous avons dans les mains.

**M. Joseph Caillaux.** Oui!

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** La France avait une armée défensive. Les divisions cuirassées dont je demandai, il y a cinq ans, la constitution, ont été faites ailleurs à l'époque. Nous les faisons aujourd'hui. Le fait est que nous avons actuellement une double infériorité sur notre front, sur le front occidental, une infériorité d'effectifs et une infériorité de matériel. Aussi, tant que cette situation durera, je crois que c'est une vérité de La Palice qu'il n'est pas question de nous lancer sur la ligne Siegfried.

Je ne dirai pas que le Gouvernement sera ménager du sang des soldats puisque, à mon avis, la question ne se pose pas. La question pourrait peut-être se poser pour l'adversaire qui a une double supériorité. Encore faudrait-il qu'il fût acquis qu'ayant une supériorité en effectifs et pour certains armements fort importants, il a les moyens de cette offensive d'une nature si particulière. Personne ne peut affirmer qu'il les a, si ce n'est le moyen déloyal — mais la déloyauté n'est pas une objection pour lui! — celui des gaz asphyxiants.

Par conséquent, en ce qui nous concerne, quelle doit être notre politique de guerre? Est-ce qu'il serait possible de dire — personne ne l'a dit — que dans l'état actuel des choses, en face d'une Allemagne qui a un stock d'armes supérieur au nôtre pour beaucoup d'armes, dont la capacité de production métallurgique est égale, sinon supérieure, à celle des alliés, est-ce qu'il serait possible de dire: « Nous préparons la guerre en cherchant à obtenir plus tard une supériorité problématique dans les deux domaines où nous sommes actuellement inférieurs, et, en attendant, nous négligerions la vie économique du pays et nous nous priverions de toute action d'envergure sur les théâtres extérieurs? » Personne ne peut dire cela.

Alors, messieurs, comment pouvons-nous agir? Nous pouvons agir en atteignant l'Allemagne dans le ravitaillement de ce qui est essentiel, de ce qui est vital pour la guerre. (*Très bien! très bien!*)

C'est ainsi que nous pourrions gagner cette course aux armements qui a commencé en temps de paix et qui se prolonge et se continue en temps de guerre.

Quelles sont ces matières qui sont vitales pour la guerre: le fer et le pétrole. Le fer, au nord; le pétrole au sud.

J'ajoute, messieurs — et ceci est capital à mon avis — que c'est seulement en nous engageant dans ces opérations lointaines, c'est par les réactions qu'elles peuvent provoquer chez l'ennemi que nous utiliserons pleinement notre seule supériorité durable et indiscutable contre l'Allemagne, la supériorité navale. D'ailleurs, l'emploi de cette supériorité navale, l'usage qui vient d'en être fait ont pour la paix de l'Europe un avantage considérable. Car, dans la mesure où la force navale des alliés a augmenté par rapport à la force navale de nos ennemis ou de ceux qui pourraient être nos ennemis, dans cette mesure la sagesse peut entrer dans les esprits, et je n'en dirai pas plus.

Je résume en quelques mots cette politique de guerre. Défensive terrestre en nous armant — comme le Sénat a bien raison d'inciter le Gouvernement à armer le pays — jusqu'au jour où le problème sera, soit de briser l'offensive du désespoir déclenchée par l'ennemi, soit de porter le coup de grâce à un ennemi qui sera chancelant pour les raisons que je viens de dire.

Défensive terrestre et offensive du blocus. Cela étant, messieurs, qu'ai-je fait depuis trois semaines diplomatiquement et militairement ? Es ce qui concerne le fer, mon éminent prédécesseur, M. le président Daladier, avait envoyé le 15 mars, au gouvernement anglais, un aide-mémoire dans lequel il rappelait les conversations antérieures qui avaient eu lieu sur ce sujet et dans lesquelles, avec beaucoup de raison à mon sens, il indiquait que l'échec de l'affaire de Finlande devait inciter les Alliés à agir rapidement relativement au contrôle des eaux norvégiennes. Et, dans sa conclusion très ferme, il réclame — ici, je donne le texte exact — « la prise effective du contrôle des eaux norvégiennes, complétée, s'il le faut, par l'occupation de points d'appui terrestres ».

Il avait entièrement raison. C'est cette politique que j'ai continuée. (Très bien ! très bien !) A cette demande, le gouvernement anglais a répondu par un refus. Dans son aide-mémoire du 27 mars, ce refus était basé sur deux raisons : le fait que la violation des eaux territoriales norvégiennes par l'Allemagne n'était pas suffisamment établie. (Mouvement) et le fait que le minerai pouvait partiellement s'écouler de mai à novembre par le port de Sulea, port désormais célèbre et dont tous les Français connaissent la situation géographique. Et la conclusion de cet aide-mémoire du 27 mars, que j'eus la désagréable surprise de trouver à Londres en arrivant, est que le gouvernement anglais proposait de notifier aux gouvernements scandinaves que, dans un certain nombre d'hypothèses, les alliés considéreraient que leur intérêt vital est en jeu. C'était, par exemple, le fait que la guerre de Finlande se rallumant, les Scandinaves nous interdisaient de traverser leurs territoires pour y participer. C'était qu'un accord intervenait entre l'Allemagne et les pays scandinaves : quelques hypothèses.

Prévoyant ce refus, j'avais adressé, la veille de mon départ pour Londres, un aide-mémoire au gouvernement anglais. Je m'adressais à un gouvernement qui — c'est ce qui faisait le côté difficile de sa situation — avait passé un accord avec la Suède précisant quelles seraient les quantités de minerai de fer suédois qui pourraient être remises par la Suède à l'Allemagne. (Mouvement.) La difficulté était là. En face de cette situation d'un gouvernement qui dit : « Je suis obligé de respecter la neutralité. Après tout, ces pays-là ne livrent à l'Allemagne que les quantités de minerai de fer prévues par un accord auquel je suis partie », j'ai essayé d'énoncer une théorie nouvelle de la neutralité résultant du fait qu'il y a une situation nouvelle entièrement changée au cours de cette guerre. Les deux caractéristiques de cette situation c'est, d'une part, que les petits Etats neutres ont un intérêt vital à la victoire des Alliés, faute de quoi, nous venons de le voir ces jours derniers, leur indépendance et peut-être leur existence comme Etats disparaît ; et d'autre part que la terreur que le Reich fait peser sur ces petits Etats leur enlève leur libre arbitre et les amène à servir le Reich et à faciliter des opérations contraires à leur intérêt vital. J'ajoute que l'Allemagne se livre dans les eaux territoriales de ces Etats et en

pleine mer à des torpillages de leur marine marchande et qu'à coups de bandes de mitrailleuses des avions survolent leurs bateaux et assassinent leurs marins.

La conclusion est qu'il y a là un fait nouveau et qu'un état de fait nouveau doit engendrer un état de droit nouveau. Qu'est-ce, dans les rapports privés, que la jurisprudence, si ce n'est une perpétuelle adaptation du droit au fait ? Est-ce qu'il est interdit d'y procéder dans l'ordre international ? (Très bien ! très bien !) Aussi ma conclusion était que des mesures doivent être prises dans l'ordre du blocus, sans, bien entendu, envoyer un seul soldat sur le territoire de ces pays libres. Mais des mesures devaient être prises dans l'ordre du blocus pour empêcher l'Allemagne d'obtenir des pays qui avaient perdu leur libre arbitre et qui, par conséquent, ne décidaient plus librement, dont la volonté était viciée, les moyens de gagner la guerre et par là de les asservir à titre définitif.

Si le Sénat m'y autorise, je lirai quelques lignes de cet aide-mémoire. Après avoir repris les conséquences militaires et politiques que M. le président Daladier avait très justement énoncées dans son aide-mémoire antérieur d'une dizaine de jours, je disais ceci :

« Ces conséquences militaires et politiques de la défaite finlandaise sont moins importantes cependant que celles qui se font jour sur le plan psychologique et moral. Nul n'ignore en effet à l'étranger les résultats que nous étions en droit d'attendre d'une prolongation de la résistance finlandaise permettant à notre intervention de se développer dans le Nord. L'ampleur maintenant connue de nos préparatifs d'assistance — vous vous rappelez que M. Chamberlain avait parlé de 100.000 hommes à la Chambre des communes — a donné la mesure de l'intérêt que nous attachons à cette entreprise ; elle en souligne aujourd'hui l'avortement.

« Ayant marqué publiquement que la cause finlandaise s'identifiait à la nôtre nous subissons la contre coup moral de la capitulation finlandaise. Toutes les interprétations de la propagande ennemie sur notre impuissance à agir en temps utile affaiblissent chez ceux qui nous gardent leur sympathie le pronostic favorable pour notre succès final. Le terrain est rendu plus pronice, non seulement à l'étranger mais dans notre opinion publique à tous les efforts dépensés par l'Allemagne pour infléchir les esprits vers une paix de compromis dans une guerre dont l'issue dépend de facteurs moraux autant que de facteurs matériels.

« Cet affaiblissement de la confiance inspirée entraîne des conséquences immédiates et durables dont la gravité ne saurait être sous-estimée. »

J'ajoutais en conclusion, après avoir dit que sur le plan même de l'action des alliés et de leur collaboration la révision de nos méthodes de guerre s'impose certainement ; « La procédure des discussions entre lesquelles s'amortit rapidement la nécessité des décisions doit être modifiée. (Très bien !) La conception, la préparation, l'exécution de nos entreprises doivent être assurées de s'acheminer dans des conditions telles qu'elles ne nous exposent plus à des déconvenues telles qu'une abstention eût été préférable.

Il convient d'autre part de rappeler que la conduite générale de la guerre est dominée dans les circonstances actuelles par deux problèmes essentiels. D'abord, un problème d'ordre physique : tarir les approvisionnements extérieurs du Reich ; couper à leur source même ses possibilités de ravitaillement en fer et en pétrole. Je dirai un mot du pétrole tout à l'heure.

Ensuite un problème d'ordre psychologique : affirmer sur tous les terrains notre autorité et notre initiative avec assez de force pour confirmer tous les neutres dans le pronostic de notre victoire et les décider à s'orienter économiquement et politiquement vers nous. Sur le terrain scandinave le gouvernement français estime qu'il devrait être procédé dès maintenant au contrôle de la navigation dans les eaux norvégiennes.

ICI JE REPRENAIS LES CONCLUSIONS MÊMES DU PRÉSIDENT DALADIER.

En arrivant à Londres, je me suis trouvé en face du refus anglais. Les Anglais estimaient que la remise d'une note aux Etats scandinaves aurait un effet d'intimidation sur eux. Nous savons aujourd'hui que dans le même temps les Allemands achetaient des capitaines de vaisseau norvégiens, des bateaux qu'ils remplissaient de soldats camouflés. J'ai pensé que l'ère des notes était révolue, qu'il fallait passer aux actes. Après un débat assez long et pas toujours très facile les Anglais l'ont admis.

L'accord intervint, il fut total. L'action a suivi. J'en ai retracé le bilan ; la vivacité de la réaction de l'Allemagne prouve l'importance qu'elle attachait au fer.

J'ai eu l'occasion de dire — c'est mon sentiment profond, corroboré je crois par les faits, — que l'Allemagne a commis une colossale erreur stratégique en envoyant plus de la moitié de sa flotte, en face de la Home Fleet qui l'attendait. Elle avait cru que la flotte anglaise serait surprise et que ses bateaux auraient le temps de regagner leurs bases. La flotte anglaise n'a pas été surprise. Je m'étais entretenu avec M. Winston Churchill de la question à Londres au moment où le problème des eaux norvégiennes avait été arrêté.

La Home Fleet et dix-huit bateaux français — qui depuis se sont accrus de deux — et depuis de deux encore si je ne m'abuse — étaient sous pression. En quarante-huit heures, la flotte allemande était coupée de ses bases, dispersée et vous savez que tous ses bateaux réfugiés dans Narvick ont été coulés.

Amputation de la flotte allemande, voie principale et seule permanente du minerai de fer coupée, un front scandinave créé, ce sont des résultats essentiels.

En ce qui concerne ce front scandinave, en plein accord avec le ministre de la défense nationale et de la guerre, je presse le gouvernement anglais d'activer les envois de troupes, qui comprendront des troupes françaises, car de même que nous avons été présents sur mer, nous serons présents sur terre. (Vifs applaudissements.)

Voilà, messieurs, pour le fer et je ne crois pas que nos amis Anglais aient à regretter d'avoir accepté le 28 mars la thèse française.

Pour ce qui est du pétrole, tout ce que je puis dire c'est que des opérations ont été envisagées par nous, soit pour couper le ravitaillement de l'Allemagne en un produit essentiel, soit, s'il était besoin, pour paralyser la Russie des Soviets. Des négociations sont en cours, et je demande au Sénat l'autorisation de ne pas en dire plus. (Très bien ! très bien !)

Par ailleurs, en ce qui concerne le blocus, les Anglais avaient saisi en Extrême-Orient des bateaux de wolfram. Vous savez combien cette matière est précieuse, et ce n'est pas ici que j'ai besoin de m'étendre sur la question. Ils m'ont fait savoir qu'ils allaient les relâcher parce que la Cour des prises ne leur donnerait sans doute pas raison dans cette affaire.

En présence de l'incertitude de cette juridiction, j'ai chargé des bateaux fran-

çais de s'assurer des bateaux de wolfram; nous discuterons ultérieurement. (*Applaudissements.*)

Parmi nos actes diplomatiques, il en est un, messieurs, sur lequel je désire m'expliquer devant le Sénat: c'est celui qui a trait à l'interdiction pour chacun des alliés de faire une paix séparée.

Vous savez que, dès le début de la dernière guerre, le 4 septembre 1914, un accord était intervenu entre les Alliés aux termes duquel ils s'interdisaient purement et simplement de faire une paix séparée. Cette interdiction, entre gens d'honneur on peut dire qu'elle va de soi.

Elle résultait d'ailleurs implicitement d'engagements que nous avions pris à l'égard de la Pologne, les Anglais et nous. Mais, comme le disait M. de Talleyrand, cela va tout de même encore mieux en le disant. Car la propagande ennemie essaie de glisser sa lance, depuis le début de la guerre, entre nos alliés et nous.

Je suis allé à Londres avec le mandat du cabinet de guerre de signer cet accord et, si possible, d'y introduire des clauses visant la sécurité.

J'entends bien, messieurs, qu'on me dit que des objections ont été faites. On me dit: actuellement, vous pouvez tout obtenir de l'Angleterre parce que vous êtes en guerre, mais plus tard, quand l'heure du traité de paix sera venue; alors, le gouvernement français de l'époque sera aux prises avec les mêmes difficultés que M. Clemenceau en face de M. Lloyd George.

Le Sénat me fera l'honneur de penser que ce risque ne m'a pas échappé. Le texte initial qui avait été proposé par les Anglais sur quelques articles parus d'ailleurs dans la presse française il y a quatre mois, était purement et simplement le texte du 4 septembre 1914: « Les Alliés s'interdisent réciproquement de faire une paix séparée. »

Sur l'observation que ce texte était tout de même un peu court, les Anglais nous ont proposé à Londres d'y ajouter les trois lignes suivantes:

« Les deux gouvernements proclament en outre leur intention de maintenir, après la conclusion de la paix, la coopération la plus intime dans leur politique financière, économique et militaire. »

Ceci aussi m'a paru un peu court, car il ne s'agit plus du traité de paix; il s'agit de la période postérieure au traité de paix. Or, ce qui intéressait le gouvernement français, c'était le traité de paix, c'était que non seulement le traité de paix fût subordonné à un accord visant la sécurité — et vous allez voir de quelle sécurité il s'agit — effective et durable, mais encore, que l'armistice lui-même ne puisse pas être signé sans que les Alliés se fussent mis d'accord sur les sécurités effectives et durables (*Très bien! très bien!*), car une fois l'armistice signé, quelle serait la situation de deux démocraties auxquelles on dirait: maintenant on va rouvrir les hostilités — je crois que c'est une hypothèse à exclure. Aussi avons-nous visé l'armistice, et, sur ce point, nous avons déclaré que l'armistice lui-même ne pourrait être conclu qu'après une entente portant sur les conditions nécessaires pour leur assurer respectivement les garanties effectives et durables de leur sécurité.

Ainsi donc, il est maintenant acquis qu'au lendemain de la guerre — vous savez, messieurs, que, dans la grande démocratie alliée, les remous de l'opinion publique sont parfois rapides — si nous assistions à un de ces remous, si l'on nous parlait de nouveau à la base de l'Allemagne, par une sorte d'esprit sportif tout à l'honneur de ce que Clemenceau appelait la candeur de nos Alliés, si on nous disait: « la vieille et mauvaise Allemagne est

morte, une bonne Allemagne se lève, il faut lui faire confiance », nous répondrions: Pardon! il y a un texte du 28 mars 1940 qui est formel: vous n'avez pas le droit d'arrêter les hostilités avant d'être tombés d'accord avec nous sur la nature des garanties effectives et durables de sécurité.

C'est donc à nous qu'il appartiendra de définir ces garanties effectives et durables. Je ne crois pas qu'il fût humainement possible, au début d'une guerre, d'aller plus loin dans nos exigences avec nos alliés.

Nous avons ainsi une garantie, décisive à mon sens, contre toute évolution de l'opinion publique chez nos alliés.

Dans la déclaration de 1914, on ne trouve rien non plus sur la politique des alliés après le rétablissement de la paix. Or, messieurs, il était très important de parler de notre politique commune après le rétablissement de la paix. Car, enfin, nous sommes en comité secret, et qui ne se souvient que le franc a glissé parce que, au lendemain de la paix, nous avons été abandonnés financièrement par nos alliés? Qui ne se souvient de l'attitude des gouvernements anglais de l'époque, qui ont paru penser à l'Europe avec la cervelle de Pitt, croyant que le péril pour l'Europe était cette France victorieuse sur le continent européen.

Messieurs, nous ne pouvions pas dire d'avance que tout cela figurerait dans le traité de paix, car nous serons plusieurs à le faire; mais nous pouvions, dès à présent, nous lier l'un l'autre par un engagement qui est une espèce de traité de paix à deux anticipé, dans lequel nous définissons quelle sera notre attitude respective au lendemain du traité de paix.

Et la déclaration du 28 mars précise que « les Alliés s'engagent — je lis le texte — à maintenir, après le rétablissement de la paix, leur communauté d'action dans tous les domaines, aussi longtemps qu'il sera nécessaire pour la sauvegarde de leur sécurité... » — donc, sans limite — « ...et pour la reconstruction, avec le concours des autres nations, d'un ordre international assurant la liberté des peuples, le respect du droit et le maintien de la paix. »

Car c'est toujours à ce mot de paix que des représentants de la France doivent arriver dans des conversations internationales. (*Très bien!*)

La presse anglaise a souligné le contraste entre cet engagement et ce qui s'est passé au lendemain de la dernière guerre.

En conclusion, je dirai d'un mot pourquoi nous avons introduit ce membre de phrase: « avec le concours des autres nations ». C'est, d'abord, parce que l'Amérique, par la voix de son président, a exprimé le désir de ne pas être absente. Une formule large de cette nature lui a fait plaisir. Je ne dis pas que l'Amérique aura à discuter, si elle ne participe pas à la guerre, les conditions de sécurité effectives et durables; mais elle pourra intervenir, une fois ce premier chapitre clos à notre satisfaction, sur les chapitres suivants.

D'autre part, qui ne sait, ne serait-ce que par la lecture de la presse italienne, que le gouvernement italien a le désir — s'il ne participe pas à la guerre, ce que nous souhaitons tous — qu'il ne soit pas absent, qu'il ne soit pas tenu à l'écart au lendemain de la guerre. Et la presse italienne a marqué avec satisfaction ce membre de phrase.

Ma conclusion sur cet accord est celle-ci: avec nos alliés, ensemble nous faisons la guerre, ensemble nous ferons la paix, et ensemble nous nous engagerons sur la route nouvelle de l'avenir.

On a raconté que nous avions envisagé de faire un parlement commun (*Sourires*), dans lequel, naturellement, la France serait dans un état d'infériorité écatante! Messieurs, parlons de choses sérieuses! Je crois vous avoir assez montré par mes actes que j'ai l'intention d'être et de rester un allié fidèle, mais un allié exigeant. (*Très bien! et applaudissements.*)

Voilà la vérité.

Un mot maintenant sur les questions essentielles. Dans l'ordre extérieur, un mot sur les neutres et en particulier sur l'Italie. Dans l'ordre intérieur, un mot sur la survie économique de la France en temps de guerre. Beaucoup d'entre vous, messieurs, ont marqué que c'est un problème vital, l'un des problèmes de la défense nationale.

Quelle est la situation des petits Etats neutres? Ils ont peur.

Jusqu'à la semaine dernière, lorsqu'on les interrogeait, ils disaient « Mais l'Allemagne gagne toujours. Chaque fois qu'elle étend la main, c'est pour une prise nouvelle; quand ce n'est pas un territoire, c'est un avantage décisif qu'elle obtient en disant, comme le personnage de comédie: « J'ai d'ailleurs là deux pistolets! »

Dans la mesure où la force des alliés s'affirme comme le vient de le faire, dans cette mesure-là, les neutres peuvent être réconfortés.

Quant à l'Italie, c'est un problème qui passionne et qui angoisse tous les membres de cette Assemblée.

Depuis l'entrevue du Brenner, il y a eu un fait nouveau. Que s'est-il passé dans le wagon où deux dictateurs se sont assis et ont causé? Je n'en sais rien. Mais ce que je sais, c'est que des rumeurs concordantes nous laissent entendre que si, suivant le mot d'un Italien très important, M. Mussolini avait joué jusque-là le cheval allemand, au Brenner, il a doublé la mise.

Il semble, d'après les recoupements que nous avons, que des promesses aient été faites. Et après tout, messieurs, la manière dont l'Allemagne s'est acquittée vis-à-vis de la Russie n'était pas pour décourager quelqu'un qui s'engagerait dans une conversation de cette nature.

La Russie a tout de même empoché sans coup férir un bon morceau de la Pologne. Nous savons aujourd'hui que, si la guerre de Finlande s'est terminée si rapidement, c'est parce que les chefs militaires allemands sont venus montrer aux Russes comment on conjugue l'action des avions de bombardement et des chars d'assaut.

La Russie a tout de même remporté des avantages décisifs après une série de défaites humiliantes, mais des avantages décisifs.

Est-ce que M. Mussolini s'est laissé tenter? C'est possible.

Que devons-nous faire? Nous devons tenir compte du fait qu'il y a en Italie des éléments qui sont, je ne dis pas favorables à la France, mais hostiles à la guerre contre elle. Je ne veux pas dire par là qu'il n'y ait pas d'éléments favorables à la France. Il y en a; mais je regarde les grands plans, ce qui m'intéresse d'ailleurs le plus, ce sont ceux qui sont hostiles à une guerre contre la France.

Il n'est pas douteux que dans le haut commandement, au Quirinal — et nous en avons des confirmations ces jours-ci — qu'au Vatican, que dans les grandes masses populaires, en dehors peut-être de quelques jeunes gens qui tirent un profit personnel de l'organisation du fascio, il n'est pas douteux qu'on est hostile à la guerre.

Alors que faire? Sans aucun doute, se rapprocher de cette grande force morale

et politique, dans la mesure où il s'agit de l'Italie, qu'est le Vatican. Est-ce qu'il faut s'adresser au peuple italien par-dessus la tête de ses dirigeants, comme certains nous le conseillent ? Je ne le crois pas. Je crois que, quoi qu'on en dise, le prestige et la puissance du régime fasciste sont encore tels en Italie qu'il n'y aurait pas de pire faute que de tenter de dissocier le peuple et son régime ; et je crois que si quelque chose peut être fait, ce serait, au contraire, lorsqu'une possibilité se trouvera, de montrer qu'un régime, qui est loin d'avoir les mêmes excès que le régime nazi — très loin — qu'un régime de cette nature est un régime avec lequel la collaboration après la guerre est parfaitement possible et désirable. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

Je crois que tout excès de zèle, en ce moment, serait une faute. (*Très bien ! et applaudissements.*)

**M. Henry Bérenger.** Voilà.

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** Je crois que nous ne devons donner aucun prétexte à quelqu'un qui cherche peut-être un prétexte.

Récemment, le gouvernement britannique m'a demandé si je voulais m'associer à une démarche auprès du gouvernement italien pour protester contre l'attitude de la presse italienne. J'ai répondu par la négative...

**M. Lémery.** Très bien !

**M. Paul Reynaud, président du conseil, ministre des affaires étrangères.** ...car je crois parfaitement inutile de s'attirer des réponses désagréables ou peut-être — c'était un risque à courir qui n'était pas absolument négligeable — que l'on prit texte de cette démarche pour la présenter comme une sorte d'ultimatum. (*Très bien ! très bien !*) auquel on aurait pu s'accrocher pour se lancer dans une politique dangereuse. Aussi ne l'ai-je pas fait ? Voilà pour la politique extérieure.

A l'intérieur, messieurs, quel est le problème capital ? C'est la meilleure utilisation possible des hommes et des richesses du pays. Ici, nous sommes en face de deux problèmes parallèles. Il faut à la fois maintenir le front intact et maintenir dans le pays une vie économique assez intense pour que le corps ne dépérisse pas sous l'armure.

Il ne faut pas oublier, messieurs, que, cette fois-ci en tout cas, nous n'avons pas le droit de compter sur l'appui financier, qui a été décisif dans la dernière guerre, de l'Amérique. C'est une notion qu'il faut toujours avoir présente à l'esprit.

Eh bien, comment résoudre le problème qui est essentiellement un problème de main-d'œuvre ? Messieurs, je vous le dis franchement, et ma position est d'ailleurs exactement celle que M. le ministre de la défense nationale et de la guerre a définie hier ; c'est à mon avis essentiel ; et je m'en suis entretenu avec le nouveau ministre de la défense nationale d'Angleterre, M. Winston Churchill, c'est essentiellement un problème interallié. Il faut que les troupes anglaises, plus nombreuses, permettent la relève d'un certain nombre d'éléments français qui sont nécessaires à la vie nationale. (*Vifs applaudissements.*) C'est là, d'ailleurs, l'intérêt de nos alliés eux-mêmes. C'est ce que je n'ai pas manqué de faire remarquer, car la victoire suppose une France qui vive, et dont le moral reste intact à travers une guerre longue, qui peut être une guerre morne.

Messieurs, en dehors de ce problème interallié, il y a cependant un problème. La guerre revêt une forme nouvelle. Nous devons faire un examen de conscience.

Avons-nous rénové nos méthodes en présence d'une formule nouvelle de guerre ? Autrefois, depuis des siècles, quel était le problème ? C'était de tirer des champs et des usines le maximum d'hommes pour les jeter sur le champ de bataille. Aujourd'hui le problème est entièrement changé : il y a un équilibre à trouver entre les hommes nécessaires au champ de bataille et les hommes, surtout dans la période actuelle, nécessaires à la production, non seulement des armes, mais encore des richesses sans lesquelles le pays ne peut pas vivre.

Si nous mettions toute la France en armes — ce n'est pas certes que le Gouvernement veuille couvrir les fautes et même les scandales qui se sont produits en matière d'affectations spéciales, et sur ce point, M. le président Daladier vous a dit hier ce que nous pensons — si, ne songeant qu'aux armées, nous vidions de sa substance l'armature du pays, si nous laissons les champs en friche, si nous anémiions la production et notamment cette exportation qui est nécessaire pour payer à l'étranger ces dépenses gigantesques, effrayantes, dont on parlait ce matin — car elles le sont — en fonction d'une guerre qui peut être longue, nous risquerions d'aller à la ruine. Il y a donc incontestablement un grand travail d'adaptation à faire.

Il y a dans la zone de l'intérieur plus d'un demi-million d'hommes occupés à des travaux sédentaires. N'est-il pas possible de substituer la femme à l'homme dans beaucoup de cas ?

On m'a cité l'autre jour le cas d'un maçon de Loir-et-Cher — il y a ici d'éminents représentants de ce département — dont on m'a dit qu'il est dans un hôpital à Blois — hôpital heureusement vacant, faute de blessés.

On aurait pu renvoyer ce maçon, qui est l'unique ouvrier de son village et en cas d'offensive, avant que les blessés n'arrivent à Blois, on aurait le temps de le faire revenir à son poste.

Cet exemple caractérise une de ces questions que le Gouvernement a l'intention d'approfondir. Il faut voir dans quelle mesure une évolution ne serait pas possible en face d'une situation nouvelle. Ce matin, M. le ministre de l'armement vous a dit que, grâce à lui, nous avions pu prendre une décision favorable en ce qui concerne les classes 12 et 13 et vous savez les raisons pour lesquelles il n'est pas possible d'en faire en ce moment autant pour les classes 14 et 15.

Je me reprocherais d'insister devant le Sénat sur ces problèmes de la main-d'œuvre et des besoins agricoles. Un ancien ministre des finances ne peut pas ne pas songer que, la betterave, cela veut dire du sucre et, que le sucre, cela veut dire du dollar. Je n'insiste donc pas et vous pouvez compter que le ministre de la défense nationale et moi-même étudierons ces problèmes avec le désir de maintenir le maximum de vie économique dans ce pays.

Messieurs, j'ai fait devant vous le bilan de ce premier mois de gouvernement. Je sais que le Sénat a l'habitude de juger les hommes sur leurs actes et que les procès d'intention n'ont pas cours dans la Haute Assemblée. (*Très bien !*) C'est le Sénat qui, le premier, il y a dix jours, au début de la bataille navale, a marqué sa volonté d'union. Il a signifié par là à nos amis et à nos ennemis, dans le monde, que nous ne sommes pas un peuple divisé. Au cours de cette dernière semaine, j'ai l'impression que la France s'est retrouvée. Le fait que les Alliés aient repris l'initiative à créé une grande espérance.

Je voudrais me résumer en quelques mots en vous disant que nous ne voulons compromettre l'héritage précieux de la France ni par l'inaction ni par l'aventure. (*Applaudissements.*) J'ai toujours dit que cette guerre serait longue et difficile : ténacité, patience, stoïcisme devant les épreuves qui viendront demain sont aussi nécessaires que l'imagination et l'initiative d'hier. Cette politique de force et de prudence, je ne doute pas qu'elle n'ait l'approbation du Sénat de la République. Le Sénat de la République, c'est le gardien des traditions de ce pays en guerre comme en paix. (*Applaudissements vifs et prolongés.*)

**M. le président.** L'un de vous demandait-il la parole ?

**M. Daniel-Vincent, président de la commission de l'armée.** Je la demande.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel-Vincent.

**M. Daniel-Vincent, président de la commission de l'armée.** Messieurs, j'ai à dire quelques mots très simples en conclusion du débat qui vient de se poursuivre pendant trois jours. C'est que ce débat est naturellement clos et qu'il se suffit à lui-même. (*Très bien !*) Sans vouloir contester en rien le droit de nos collègues qui ont déposé des interpellations, elles me paraissent d'un autre temps, d'un autre moment.

**M. Joseph Caillaux, président de la commission des finances.** Très bien !

**M. Daniel-Vincent, président de la commission de l'armée.** Quand je dis que ce débat se suffit à lui-même, je n'ai pas la prétention d'exiger sa clôture, mais je dis que, dans sa nature, dans sa substance, dans son objet, il est tel que tout autre débat apparaît comme devant être remis à une date ultérieure. (*Vifs applaudissements.*)

**M. le président.** Si j'interprète exactement la pensée de M. le président de la commission de l'armée, il estime que le débat si large, si noble et qui honore véritablement notre assemblée, auquel nous venons de participer, suffit à rassurer chacun sur les problèmes immédiats, et qu'en conséquence les interpellations qui ont été déposées se trouvent au moins pour l'instant satisfaites et que leur discussion pourrait être ajournée. (*Nombreuses marques d'assentiment.*)

Il me resterait à demander aux auteurs d'interpellation s'ils souscrivent à cette proposition.

Je rappelle que le Sénat était saisi de dix demandes d'interpellation. La première était celle de M. Bénazet.

**M. Paul Bénazet, président de la commission de l'air.** Il est inutile que je rappelle à nos collègues que j'agis avec le président de notre commission de l'armée dans une entière communion de pensées. (*Applaudissements.*) Vraiment, les débats qui viennent de se dérouler sont suffisamment amples et importants. Dans ces conditions, monsieur le président, j'ajourne bien volontiers mon interpellation. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** M. Bénazet consent à ajourner son interpellation.

La seconde interpellation était de M. Charles Reibel.

**M. Charles Reibel.** Je me range à l'avis de M. Bénazet et consens au retrait de mon interpellation. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** L'interpellation de M. Reibel est retirée.

La parole est à M. Elby.

**M. Henri Elby.** Je retire également mon interpellation. (*Très bien! très bien!*)

**M. le président.** L'interpellation de M. Elby est retirée.

La parole est à M. Victor Lourties.

**M. Victor Lourties.** Messieurs, l'interpellation que je devais développer au nom du groupe forestier du Sénat avait été jointe primitivement, d'accord avec M. le président du conseil, au débat en comité secret. En raison de la longueur de ce débat et aussi des hauteurs auxquelles il s'est élevé je n'ai pas insisté pour développer cette interpellation. Mais vous savez que je suis incapable de récuser de moi-même un mandat dont j'ai été chargé. J'avais la charge d'exposer au Gouvernement et au Sénat la situation grave de l'exploitation forestière qui est à la veille d'une crise irréparable.

Je suis d'ailleurs le premier à reconnaître que, depuis le dépôt de mon interpellation, les mesures prises ont apporté certains palliatifs. Je précise qu'il s'agit surtout d'une question de main-d'œuvre. Confirmant les observations de M. le président du conseil, je demande que le Gouvernement mette tout en œuvre pour introduire en France dans le plus bref délai de la main-d'œuvre yougoslave et portugaise, dont l'exploitation forestière a le plus grand besoin.

Il y a là des mesures à prendre d'urgence pour préserver les intérêts de l'exploitation minière et assurer la conservation de nos voies ferrées, sans compter la production des carburants forestiers indispensables à la conduite des gazogènes.

Si le Gouvernement ne donnait pas satisfaction à mes demandes, je me réserverais le droit de reprendre cette interpellation.

**M. le président.** L'interpellation de M. Lourties est retirée.

La parole est à M. Delesalle.

**M. Delesalle.** Monsieur le président, l'indulgence du Sénat m'ayant permis d'intervenir durant les débats en comité secret, et mon interpellation n'ayant plus d'objet, je suis heureux de la retirer. (*Très bien! très bien!*)

**M. le président.** L'interpellation de M. Delesalle est retirée.

Je donne la parole à M. Dormann.

**M. Maurice Dormann.** Messieurs, l'interpellation que j'avais déposée, et qui avait un caractère tout à fait particulier, n'a pu être développée mais je m'en voudrais de ne pas laisser au comité secret toute sa force et d'affaiblir les magnifiques débats qui se sont déroulés ici.

J'ai été très heureux d'entendre M. le président du conseil faire allusion à l'intérêt des questions économiques dont je voulais entretenir le Gouvernement. J'espère qu'il nous permettra bientôt d'en parler. Il n'est d'ailleurs pas besoin d'un comité secret, car je tiens à dire qu'il s'agit dans mon interpellation du maintien de la défense nationale et de la défense du pays tout entier. (*Très bien! très bien!*)

**M. le président.** M. Dormann consent lui aussi à l'ajournement de la discussion de son interpellation.

Je donne la parole à M. Portmann.

**M. Georges Portmann.** Je me range pleinement à l'avis de mes collègues. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** M. Portmann renonçant à demander la discussion de son interpellation, je donne la parole à M. Bardoux.

**M. Jacques Bardoux.** Désireux de m'associer au sentiment du Sénat, je retire bien volontiers mon interpellation. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** M. Bardoux retire sa demande d'interpellation. Je donne maintenant la parole à M. Neyret.

**M. Neyret.** J'avais demandé à interpellier le Gouvernement sur les insuffisances qui se manifestent dans la production du matériel de guerre. Je voulais également obtenir de lui quelques renseignements sur les remèdes qu'il envisage pour mettre fin à cette situation.

J'aurais pu apporter certains chiffres et certaines précisions, mais le Sénat a entendu suffisamment de chiffres, — qui, d'ailleurs, n'étaient pas toujours parfaitement concordants.

Je me range volontiers, cependant, à la demande de M. le président de la commission de l'armée et je retire mon interpellation, d'autant mieux que le Gouvernement s'est engagé à prendre les mesures susceptibles d'intensifier notre production de matériel de guerre. Je ne reprendrai mon interpellation que dans le cas où les promesses du Gouvernement ne seraient pas suivies de réalisations.

**M. le président.** L'interpellation de M. Neyret est retirée.

Reste l'interpellation de M. André Morizet, à qui je donne la parole.

**M. André Morizet.** Messieurs, j'obéis très volontiers à la discipline collective qu'acceptent tous les interpellateurs. Mais la question que j'avais l'intention de soulever n'est pas de celles qui peuvent attendre. J'avais l'intention de demander à M. le président du conseil comment il entendait pallier aux insuffisances de l'organisation de la défense passive. Les maires sont trop nombreux dans cette Assemblée pour ignorer que les populations civiles ne sont pas actuellement défendues.

Je ne demande pas mieux que d'ajourner mes demandes d'explications, mais je demande à M. le président du conseil, qui peut d'un trait de plume résoudre la question — car il s'agit uniquement d'une question d'organisation administrative, d'un problème de liaison entre administrations — l'autorisation d'aller développer mon interpellation dans son cabinet. (*Très bien! très bien!*) Je suis convaincu qu'il trouvera le moyen de résoudre le problème.

**M. le président.** L'ajournement de la discussion des interpellations est consenti par tous les interpellateurs.

J'en ferai part en séance publique, puisqu'il s'agit seulement de l'objet n° 2 de notre ordre du jour.

Il se trouvera par là même que notre ordre du jour sera épuisé.

Toutefois, j'indique qu'avant-hier une demande de discussion immédiate avait été déposée et a été affichée pour le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, reportant au 1<sup>er</sup> janvier 1941, l'expiration de prorogations de jouissance et des augmentations de loyers des locaux à usage d'habitation et professionnels.

Il n'y a pas d'inconvénient à ce qu'il soit procédé à la discussion de ce projet en séance publique.

Si personne ne demande plus la parole, nous allons pouvoir reprendre la séance publique.

La séance est suspendue pendant quelques instants avant la reprise de la séance publique.

(*La séance est suspendue le jeudi 18 avril, à seize heures vingt minutes.*)

Le Chef du service  
de la sténographie du Sénat,  
II. CHAPUIS.