

Journal officiel de la  
République française. Débats  
parlementaires. Chambre des  
députés : compte rendu in-  
extenso

. Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Chambre des députés : compte rendu in-extenso. 1948-02-09.

**1/** Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

**2/** Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

**3/** Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

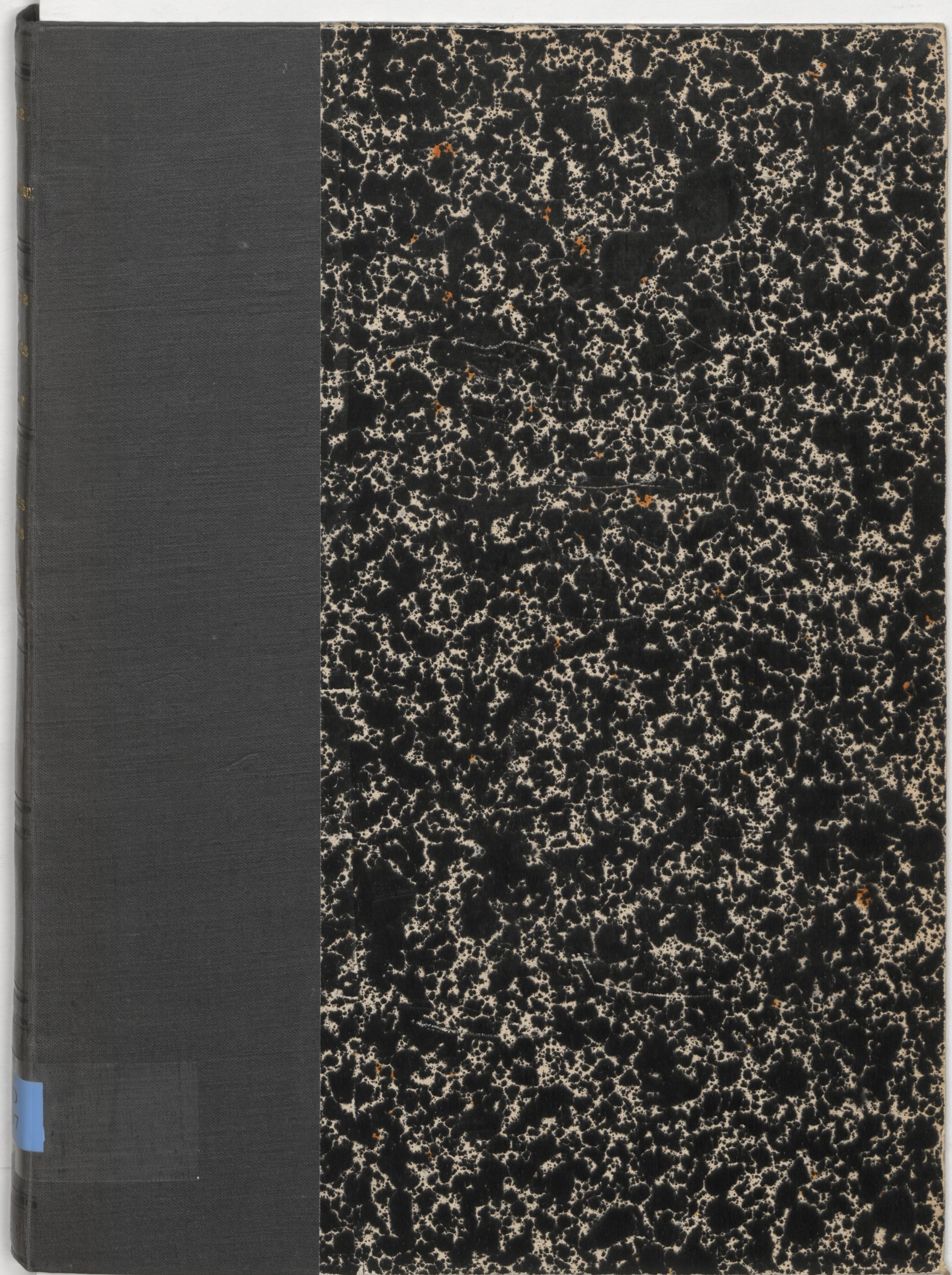
**4/** Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

**5/** Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

**6/** L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

**7/** Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [utilisation.commerciale@bnf.fr](mailto:utilisation.commerciale@bnf.fr).





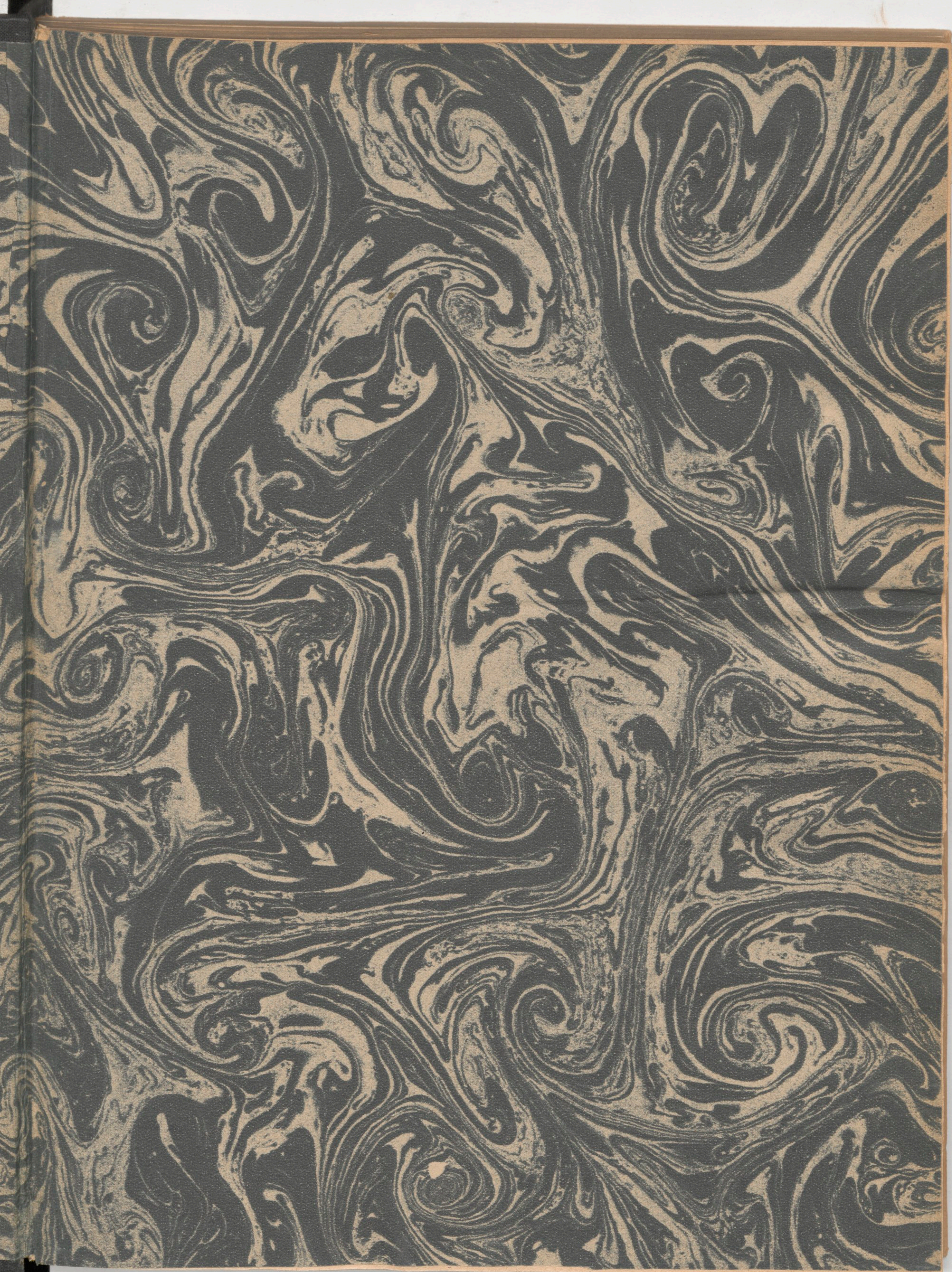


BIBLIOTHEQUE DU SENAT



S0000000333942

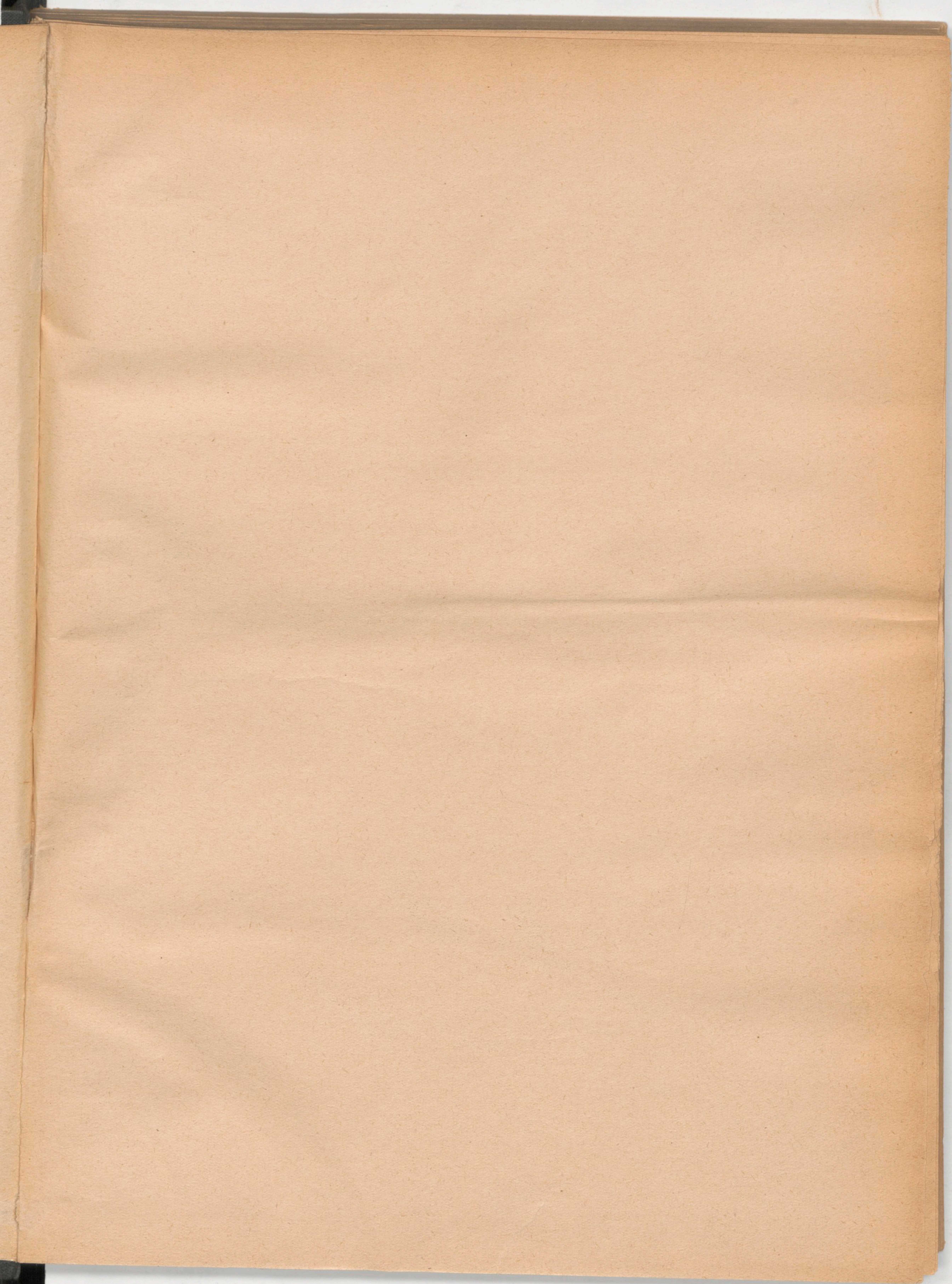








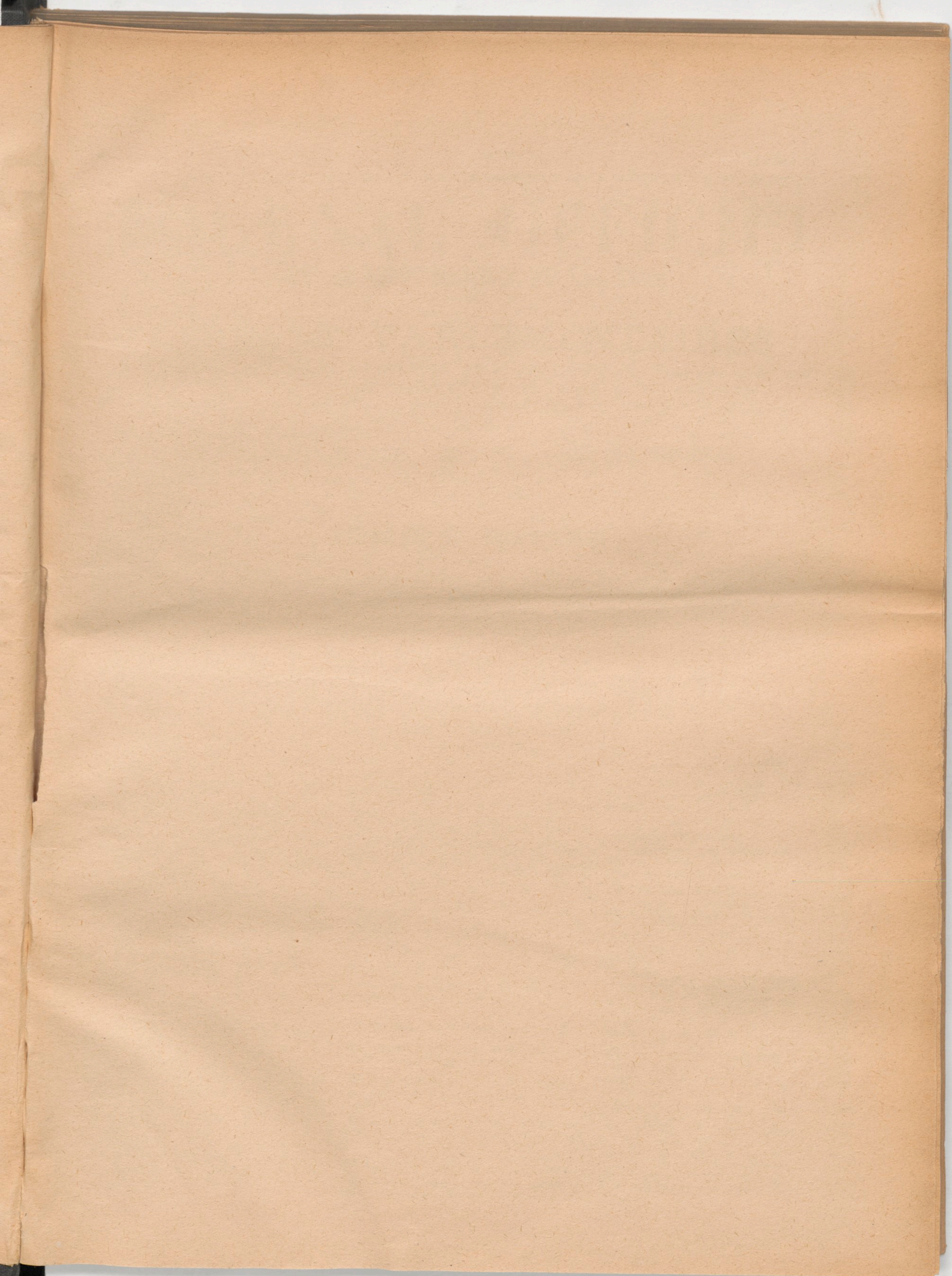


















# JOURNAL OFFICIEL

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

### CHAMBRE DES DÉPUTÉS

16<sup>e</sup> LÉGISLATURE

### COMITÉS SECRETS

Les comptes rendus in extenso des comités secrets des 9 février, 19 mars et 19 avril 1940 sont publiés en exécution de la résolution suivante adoptée le 8 mars 1948 par l'Assemblée nationale :

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

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

#### Comité secret du Vendredi 9 Février 1940.

(Journées des 9 et 10 Février 1940.)

Au cours de sa séance du vendredi 9 février 1940, la Chambre des députés a ordonné la discussion immédiate de plusieurs interpellations relatives à la conduite de la guerre. Elle a décidé de se constituer, à cet effet, en comité secret, et la séance publique a été suspendue.

Les débats en comité secret se sont poursuivis pendant les journées des 9 et 10 février.

La Chambre a repris sa séance publique le samedi 10 février à dix-huit heures vingt-cinq et a adopté, à l'unanimité des 534 votants, l'ordre du jour de confiance au Gouvernement déposé à la fin de la séance en comité secret.

#### SOMMAIRE

Formation de la Chambre en comité secret et décision de faire établir un compte rendu sténographique.

Discussion des interpellations : 1<sup>o</sup> de M. Robbe; 2<sup>o</sup> de M. Léon Blum et plusieurs de ses collègues; 3<sup>o</sup> de M. Marcel Déat; 4<sup>o</sup> de M. Marquet; 5<sup>o</sup> de M. Pierre Béranger; 6<sup>o</sup> de M. Maxence Bibié, relatives à la conduite de la guerre: MM. Robbe; Guy La Chambre, ministre de l'air, le président

Suspension et reprise de la séance.

MM. le ministre de l'air, Jules Moch, Edouard Daladier, président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères; Ybarnégaray, Scapini, Rives, Andraud.

Suspension de la séance. — Reprise le samedi 10 février.

MM. Pierre Béranger, le ministre de l'air, Moncelle.

Rappel au règlement: MM. Léon Blum, le président du conseil, le président.

Suite de la discussion des interpellations: MM. Adrien Marquet, Marcel Déat, Paul Reynaud, ministre des finances; Maxence Bibié, de Beaumont, le président du conseil, Léon Blum, Pierre-Etienne Flandin.

— Clôture.

Ordre du jour présenté par M. Chichery. — Retrait.

Suspension et reprise de la séance.

Ordre du jour de confiance signé de MM. Chichery, Léon Blum, Guernier, Chiappe, Pierre-Etienne Flandin, Frossard, Hartmann, Marcel Héraud, Louis Marin, Mathé, Renaitour, Paul Simon et Ybarnégaray.

Reprise de la séance publique.

#### PRESIDENCE DE M. EDOUARD HERRIOT

La séance est reprise en comité secret à onze heures vingt minutes.

M. le président. La séance est reprise.

Je déclare la Chambre formée en comité secret.

Je désire recueillir votre engagement d'honneur à tous de ne rien révéler de ce qui sera dit au cours du comité secret. J'ai déjà reçu le même engagement des fonctionnaires appelés à rester en séance.

La Chambre veut-elle décider, conformément aux précédents, qu'il sera établi une

sténographie dont le texte, scellé séance tenante, demeurera déposé dans nos archives? (Assentiment.)

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

Il en est ainsi décidé.

La parole est à M. Robbe, pour développer son interpellation sur la politique générale du Gouvernement.

M. Fernand Robbe. Messieurs, j'ai, je vous l'assure, longuement pesé mes responsabilités, toutes mes responsabilités, avant de déposer sur le bureau de la Chambre, le 9 janvier dernier, la demande d'interpellation que je suis appelé à développer devant vous.

Si notre admiration reconnaissante va à la splendide phalange de nos pilotes, de nos observateurs, de nos mitrailleurs, aux ailes anglaises qui, dans les brumes de la mer du Nord et dans le ciel de France, luttent avec les nôtres, d'un même cœur, d'une même ardeur, ceux qui sont tombés dans le ciel, à la conquête duquel ils avaient consacré leur vie, leur enthousiasme et leur foi, nous dictent aussi notre devoir.

J'ai estimé, messieurs, que le Parlement, maître des destinées du pays, devait pouvoir engager ses lourdes responsabilités en toute connaissance de cause. Vous êtes de cet avis, monsieur le président du conseil, puisque vous avez demandé vous-même, au début de la séance, la discussion immédiate des interpellations déposées.



Vous savez aussi quelles ont été mes angoisses, de quel ordre sont mes préoccupations. Vous savez — je tiens encore à le préciser à la Chambre — qu'il est loin de ma pensée de tenter, dans les circonstances actuelles, ce qu'on pourrait appeler une opération politique.

Mon action n'a qu'un but: dans la guerre totale où nous avons été entraînés par un pays qui l'a préparée depuis de longues années, permettre à l'armée de l'air de jouer le rôle important que la nation attend d'elle.

Vous savez aussi, monsieur le président du conseil, que le dossier que je vais ouvrir, que vous connaissez en partie, suite du pénible débat qui m'a opposé, le 12 janvier dernier, à M. le ministre de l'air, ne pouvait être ouvert qu'en comité secret.

Et je remercie la Chambre d'avoir décidé cette séance en comité secret.

Je vais dire quelle est, à cinq mois de la mobilisation générale, la situation de l'aéronautique française.

Je m'excuse, tout d'abord, vis-à-vis de la Chambre, si je suis obligé d'entrer dans un certain nombre de considérations techniques.

La technique, en aéronautique, est primordiale. Mais elle nécessite aussi une politique, une politique qui, à mon avis, n'a pas été celle qu'aurait dû suivre le ministre de l'air responsable, car, si le ministre de l'air était à son poste depuis quelques mois, s'il était encore à la période des tâtonnements et des expériences, vous pourriez me dire: votre critique est inopportune. Mais M. le ministre de l'air est en place depuis deux ans, les crédits ne lui ont jamais été refusés, nous en ferons le compte, nous verrons où nous en sommes après deux ans de gestion et si nous devons changer cette politique ou la continuer.

Lorsque M. le ministre de l'air a pris le poste redoutable qu'il occupe, il nous a fait, à la commission de l'aéronautique, le 16 février 1938, une sorte d'inventaire de la situation difficile qu'il assumait. Il nous disait notamment:

« On manque totalement de pièces de rechange en stock. Vous pouvez voir dans les parcs — je l'ai vu moi-même — des moteurs qui attendent des pièces de rechange de tels ou tels établissements. Ce qui nous frappe, c'est l'insuffisance des quantités, la déficience de la qualité. Le matériel qui sort à ce jour, au rythme de quarante avions par mois, correspond pour partie à du matériel déjà surclassé. »

La netteté de ces déclarations nous avait fait espérer qu'un effort considérable allait être entrepris, que toutes les possibilités industrielles du pays, nationalisées ou non, allaient travailler à rattraper notre retard, que les chefs de nos services techniques seraient mis face à leurs responsabilités et qu'ils ne se contenteraient plus, comme on le fait encore à l'heure actuelle, de rédiger des notes pour couvrir des responsabilités défaillantes.

Je pensais aussi qu'une utilisation rationnelle des crédits importants mis à la disposition du ministre de l'air allait nous donner enfin, et devant la tension diplomatique qui s'accroissait, en qualité et en quantité les avions qui nous étaient nécessaires.

J'ai fait personnellement confiance à l'œuvre entreprise, pendant le temps que j'estimais nécessaire à cette laborieuse remise en route d'une machine détraquée.

Les résultats ont été, hélas! loin des espoirs nés de nos amères désillusions.

Et ce fut la mobilisation générale.

Avant d'aller rejoindre mes camarades de l'armée de l'air, j'ai écrit à M. le président du conseil pour lui exprimer mes angoisses et mes inquiétudes.

Messieurs, si l'aviation française a présenté, au jour de la mobilisation, un aspect de désordre apparent, de confusion d'attributions regrettable, c'est que nous n'avons jamais eu, en effet, comme la guerre et la marine, une organisation réelle de nos armées de l'air et, pour bien vous faire comprendre le danger de ce manque d'organisation rationnelle, la première partie de l'exposé que je compte faire devant vous comprendra ce que j'appelle les erreurs de la mobilisation.

Dans la seconde partie seulement, qui est évidemment aussi la plus délicate, je vous dirai quelle est la situation actuelle et ce qui nous attend dans un proche avenir.

Le calme dans lequel s'est effectuée cette mobilisation, le délai que nous a laissé l'ennemi pour mettre en place nos formations ont permis, dans une certaine mesure, de parer aux défauts graves de l'organisation telle qu'elle se présentait à la mobilisation, mais nous sommes loin d'avoir réparé toutes les erreurs commises et c'est cela qui est grave encore à cinq mois de la mobilisation, car il faut vous dire que l'armée de l'air est tout entière une armée de couverture, ses délais d'intervention, en supposant naturellement qu'elle soit dotée du matériel nécessaire, étant déterminés par les délais de mise en route des formations.

Ces délais sont de l'ordre de quatre heures.

Ont-ils été respectés? Je réponds par la négative. Sont-ils actuellement respectés? Je réponds encore négativement.

Pourquoi n'ont-ils pas été respectés à la mobilisation, me demanderez-vous? Je vous dirai simplement ceci:

C'est parce que, en fait, l'organisation du temps de guerre doit pouvoir se substituer sans modification à l'organisation du temps de paix et parce qu'on a commis la faute impardonnable de prévoir des organisations différentes pour le temps de paix et pour le temps de guerre.

Quelles ont été, en effet, les étapes de cette organisation? En 1933, un premier décret a amorcé la question. En 1934, une loi a constitué la première mise au point. Ce n'est qu'en juin 1936 qu'est paru le premier décret d'application, suivi d'un second le 15 août 1937.

On aurait pu penser — et c'est ce que j'ai fait — que le décret de 1937, malgré ses imperfections, aurait marqué une étape dans la voie de l'organisation de toute cette armée de l'air et que 1938 nous aurait apporté les modifications reconnues à cet égard nécessaires.

Je suis obligé de reconnaître — je l'ai déjà dit au début de 1939, à la commission de l'aéronautique — qu'il n'en a rien été. Continuant les errements des années 1936 et 1937, 1938 n'a été qu'une querelle de partisans inadmissible concrétisée par le décret de septembre 1938.

Je ne veux pas revenir sur la longue discussion que j'ai engagée à cette époque avec M. le ministre de l'air, discussion dont on retrouvera tous les éléments justificatifs dans les archives de la commission de l'aéronautique.

Mais je voudrais souligner devant vous, sans entrer dans les détails organiques

de ce décret, quelques-unes des conditions dans lesquelles il est entré en vigueur à ce moment-là.

C'est le moment de la pleine tension diplomatique, car nous sommes à la fin de 1938, au début de 1939. Je rappelle les bouleversements apportés dans l'armée de l'air, les mutations nombreuses qui en ont été la conséquence, les changements de structure qu'a subis cette malheureuse armée et qui ont eu pour résultat, à la mobilisation, un désordre apparent.

Voici quelques exemples. Il y en a de nombreux: c'est la modification des limites de la deuxième région aérienne, diminuant de 40 p. 100 les effectifs de la défense aérienne de Paris, par suite du rattachement de Reims à la région de Paris. C'est la frontière du Nord privée des bases mobilisatrices, Reims, Mourmelon, la subdivision de Cherbourg transférée à Chartres, tout contact rompu avec les autorités maritimes des théâtres d'opérations de la mer du Nord, le théâtre de la quatrième région militaire scindé en deux. Le groupe aérien de Rennes scindé en deux, le groupe aérien de Rennes opérant au profit de la quatrième région militaire rattachée à la onzième région militaire, le territoire Brest-Nantes intéressant les opérations navales de la mer du Nord ainsi que le ravitaillement éventuel des formations d'aviation des théâtres d'opérations du Nord et de l'Est rattaché à Tours. La première région (état-major), Metz-Nancy est transférée à Reims. La frontière du Nord-Est et tous les territoires d'Alsace et de Lorraine sont vidés d'organes de commandement aériens importants.

Je n'ai trouvé, je vous l'assure en toute honnêteté et sincérité, aucune justification de ces déplacements coûteux, démoralisants pour le personnel évacué en pleine tension diplomatique.

L'obscurité qui règne sur les attributions des divisions et subdivisions, les suppressions d'états-majors de subdivision, les nouveaux tableaux d'effectifs renforcés pour des régions, ainsi que les subdivisions de régions et les subdivisions de brigades, a amené de nombreux mouvements d'états-majors: Nancy transféré à Laon, Toulouse à Bordeaux, Orléans à Tours, suppression de trois états-majors de division, remplacement de douze états-majors de région, ayant comme conséquence la recherche d'officiers dans les formations, de nouvelles mutations, résultat qui est exactement contraire aux intentions du décret stipulant qu'il fallait, au contraire, décharger les états-majors pour augmenter le nombre des officiers en formation.

La mobilisation elle-même a été bouleversée, en particulier par la mobilisation des régions et par les prescriptions concernant les états-majors de division, de subdivision et de brigade qui ont donné naissance à un état-major de subdivision aérienne et, en principe, à un état-major de division, de brigade et de commandement de mer d'armée de terre. Ces prescriptions rétablissaient purement et simplement, au moment du danger, l'organisation de guerre détruite pendant le temps de paix.

Certes, on peut dire que nos effectifs de combat — personnel et matériel — ne justifient pas dans l'armée de l'air actuelle, l'organisation — calquée du reste sur l'organisation de l'armée de terre — mise sur pied en 1936. On peut dire, encore à l'heure actuelle, que le petit nombre des formations que nous pouvons engager ne comporte pas le luxe en cascade des multiples états-majors de l'armée de l'air.



On peut même ajouter que la stratégie et la tactique aériennes ne nécessitent pas les nombreux officiers du 3<sup>e</sup> bureau actuellement prévus dans ces nombreux états-majors.

Et l'on pourrait affirmer que cette situation pourrait avoir des conséquences regrettables pour l'armée de l'air, du genre de la mesure qui vient d'être prise par le gouvernement anglais, faisant disparaître l'autonomie de l'armée de l'air anglaise, qui passe ainsi sous la coupe du département de la guerre.

Situation ridicule, a-t-on dit, si j'en crois cette boutade que je me permets de vous rapporter, mais qui, je vous assure, n'est pas de moi, car je la trouve tragique :

« Etant donné le nombre d'avions de combat actuellement susceptibles d'être engagés, il y a un général d'aviation environ pour dix appareils, ce qui correspondait, dans l'ancienne guerre, à un commandement de lieutenant. »

J'espère que cette situation se modifiera si nous avons — et il faut que nous l'ayons — l'armée de l'air de nos buts de guerre — c'est là une question de gouvernement — si nous reprenons sans tarder la réorganisation qui s'impose, tendant à supprimer les confusions et les chevauchements d'attribution, à simplifier les rouages trop nombreux, à permettre, en un mot, comme je vous le disais tout à l'heure, à l'armée de l'air, de jouer, non en ordre dispersé et confus, mais dans la confiance d'une organisation rationnelle, le rôle important que la nation attend d'elle.

Messieurs, dans quel cadre doit s'effectuer cette réorganisation ?

La critique est aisée, mais elle doit être, à mon avis, constructive.

Et je voudrais, sur ce point particulier, d'ores et déjà, indiquer quelques unes des mesures urgentes, quelques uns des points sur lesquels l'attention du Gouvernement doit être attirée.

Tout d'abord, la division de l'aviation française en chasse, bombardement, renseignements, qui a entraîné dans le décret de septembre 1938 la division des forces aériennes en formations de chasse, de bombardement, d'observation, de reconnaissance et d'information, constitue un danger, à mon avis, par la trop grande spécialisation des équipages et des états-majors.

Cette division ne tient pas compte des enseignements de la guerre actuelle et de certaines réalisations techniques.

L'avion de bombardement en piqué, par exemple — non réalisé du reste, en France — monoplace rapide et acrobatique, est-il un appareil de chasse ou de bombardement ?

L'avion d'assaut, susceptible d'agir à la fois au sol, à la bombe, à la mitrailleuse, au canon, et en l'air, à cause de la puissance de son armement, de sa vitesse et de sa maniabilité est-il un appareil de chasse, ou de bombardement, ou d'assaut tout simplement ?

Dans quelle catégorie entrera l'avion de chasse qui attaquera un engin blindé, à terre ?

Il y a des parties communes dans les attributions des inspections qui sont moins spécialisées qu'on ne le pense. Et nous en arriverons à des conflits de doctrine.

Cette division a une autre conséquence dans la progression de nos écoles de pilotage, la progression relative aux pilotes de chasse, comme celle relative aux pilotes de bombardement.

Il faut vous dire, messieurs, que le problème évolue et que la vitesse est la règle de l'air.

Il faut prévoir une progression unique pour nos élèves pilotes, parce que l'aviation, comme l'air, est une chose.

Si l'on veut classier, il faut le faire en se basant sur les qualités propres aux matériels, divisés simplement en aviation légère et en aviation lourde, par exemple. Et lorsqu'une formation est dotée d'un type de matériel, il faut l'instruire, non pas en vue d'un emploi particulier, d'une mission particulière, mais en vue de tous les emplois, de toutes les missions que permet le type de matériel dont il s'agit et que doivent permettre de préciser les centres de matériel technique.

Voilà pour quelques-unes des directives générales à donner à cette organisation, qui devrait, en outre, permettre l'exploitation à fond des questions propres à l'armée de l'air : aptitude instantanée à la manœuvre, à l'intervention, à la soudaineté de l'action.

Et un très grand principe aussi : le respect du principe de la subordination des services au commandement et la réduction du nombre des échelons du commandement au profit de l'encadrement des unités et formations.

Si l'on veut, en effet, exploiter à fond la mobilité de nos avions, on ne peut déplacer en même temps les formations et les services.

C'est une question longtemps controversée, longtemps débattue — qui a été solutionnée dans l'armée de l'air allemande, où elle a fait ses preuves — qu'il faut absolument que nous mettions au point, de façon que malgré la différence qui nous sépare de l'armée de l'air allemande, en ce moment-ci, dans la richesse des moyens mis à la disposition des combattants, nous puissions avoir, d'ores et déjà, une organisation prête à recevoir le nombreux matériel dont, j'espère, sera dotée un jour l'armée de l'air.

J'en arrive maintenant à la seconde partie de mon exposé.

Dans quelle situation étions-nous au moment de la mobilisation ?

Comment s'est effectuée cette mobilisation ?

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Je passe, parce que j'y reviendrai tout à l'heure, sur la faiblesse en quantité des avions de qualité que nous étions et que nous sommes encore en mesure d'opposer à l'ennemi.

Mais que le luxe des services, des échelons, des états-majors, n'ait même pas permis d'assurer le ravitaillement normal du petit nombre des formations engagées, cela semble inadmissible.

Les malheureux commandements de groupes, que j'ai vus disséminés sur le terrain, obligés de manier une paperasserie administrative effarante en temps de guerre, ont été des semaines, quand ce n'était pas des mois, à attendre que soient satisfaites des demandes qu'ils adressaient aux organismes de ravitaillement.

Certes, on pourrait objecter que ceux-ci manquaient purement et simplement de tout.

Que pouvaient, en outre, les officiers de réserve qui les commandaient, insuffisamment préparés comme instruction militaire, dépourvus souvent de la nomenclature même d'un matériel qu'ils n'avaient jamais vu, quelquefois livrés à eux-mêmes, sans personnel comptable, ignorant le règlement qu'ils devaient appliquer, malgré

toute leur bonne volonté pour satisfaire les demandes dont ils étaient harcelés par les commandants de groupe ?

Que dire, messieurs, de ces compagnies de l'air qui devaient faire vivre les formations stationnées sur leur territoire et qui, en fait, vivaient à la remorque de ces formations, heureuses de les avoir, simplement pour vivre et se nourrir ?

Que dire des courses nombreuses de tout ce monde à la recherche de tout ce qui manquait pour se couvrir, pour se vêtir, pour se défendre, pour se battre enfin ?

Que dire des terrains d'aviation de guerre aménagés dès le temps de paix sur lesquels nos appareils stationnent et stationnaient pendant les froids rigoureux de cet hiver, dans des conditions difficiles ?

Que dire de ces équipages splendides rentrant désespérés de missions pénibles qu'ils n'avaient pas pu accomplir par suite du non-fonctionnement du matériel pour lequel nous avons cependant dépensé des milliards ?

Que dire du moral de ces équipages continuant à lutter malgré tout ?

Que dire du manque d'effets de vol ?

Car, messieurs, on pourra objecter que, surpris par cette mobilisation générale, surpris par la guerre que nous n'avions pas voulue, surpris par les difficultés de tous ordres, que M. Dautry nous a exposées, au point de vue militaire, hier, pendant trois heures d'horloge, à la commission de l'aéronautique, la recherche des matières premières était difficile, que l'organisation, la fabrication et la répartition de ces matières premières était difficile. Mais les effets de vol ?

Pensez, tout de même, quelles ont dû être les réflexions des formations que j'ai vues, qui, à quatre mois de la mobilisation générale, au moment d'envoyer en mission un appareil de reconnaissance, ont dû faire appel à huit d'entre elles pour habiller les trois hommes qui partaient et qui du reste ne sont pas revenus ce jour-là, l'un prêtant ses lunettes, l'autre ses chaussons, l'autre encore son gilet !

Je ne parle que pour mémoire — car, évidemment, il y a eu aussi un drame de l'intendance — des compagnies d'aéroliers habillés d'uniformes plus ou moins fantaisie, heureux, quand ils avaient pu le faire, de trouver près de l'intendance de l'armée de terre quelques capotes qu'elle consentit à leur donner.

Messieurs, j'ai d'autres problèmes techniques à développer devant vous. Je voudrais les résumer, les condenser le plus possible afin de ne pas abuser de la longue patience (*Parlez! parlez!*) que demanderait l'exposé très complet que je voudrais vous faire. (*Applaudissements.*)

Ceci, je vous l'assure, ne m'est dicté que par l'unique souci de servir mon pays. (*Très bien! très-bien!*)

Le problème du matériel de guerre aéronautique présente plusieurs aspects. Je vais vous les situer dans un ordre qui vous paraîtra peut-être illogique, mais c'est celui dans lequel il a fait l'objet de mes préoccupations.

Je commencerai par le problème du stationnement.

J'ai été très étonné de la conception des stationnements des formations sur l'ensemble du front. Leur sécurité a été fixée en fonction de la dispersion des appareils sur les terrains de sécurité aménagés dès le temps de paix. Et l'on s'est, en effet, contenté de disperser ces appareils en cercles autour de ces terrains de sécurité



aménagés dès le temps de paix. Cette tactique part d'un principe juste, le principe de la dispersion en vue d'éviter les dégâts d'un rassemblement trop précis autour d'une bombe tombant d'un appareil ennemi. Mais elle devait, à mon avis, comprendre toute une organisation annexe d'entretien et de ravitaillement des appareils ainsi dispersés.

Je ne pense pas que, sur ce point, on ait été très heureux dans les réalisations. Je pense qu'il ne fallait pas laisser les appareils simplement dispersés dans la nature où, malgré tous les efforts et toute la science de camouflage qui ont été employés depuis quelques mois il est difficile d'empêcher l'objectif photographique de les trouver. Nous les avons retrouvés sur les photographies prises par les aviateurs allemands, sur les appareils que nous avions abattus et nous nous sommes rendu compte de l'insuffisance de ces procédés de camouflage et de cette dispersion.

S'il en était ainsi, n'eût-il pas été plus logique de garder le principe de la dispersion, mais de faciliter tout au moins, d'abord, l'entretien des appareils qui vivent en plein air, qui dorment en plein air, qui sont gelés en plein air, qu'on a toutes les peines du monde à mettre en route le matin, par moins 15 ou moins 20, en concevant pour chacun d'eux un abri individuel léger ?

Ceci aurait eu un autre avantage. Il aurait été absolument impossible à un avion ennemi de savoir si les abris étaient occupés, car on ne voyait que des toits, qui auraient aussi permis aux mécaniciens de travailler abrités.

Si vous aviez vu dans quelles conditions partaient quelquefois au combat les avions sur lesquels les mécaniciens avaient travaillé dans des conditions de température effrayantes ! Je vous assure qu'il faut un certain cran, le matin, au pifote, dont on a dégelé les armes à la lampe à souder. Il y avait des glaçons partout, risquant de coincer toutes les commandes. On les a fait fondre comme on a pu. Et l'alerte l'appelle tout de suite à 8.000 mètres où il va trouver une température de moins quarante.

Ce problème du stationnement a posé aussi le problème du ravitaillement. Ces terrains secrets, imaginés dès le temps de paix, étaient aménagés avec une simplicité déconcertante.

Je me rappelle avoir survolé certaines régions avant la guerre et avoir eu mon regard attiré, au travers de la campagne que je survolais, par ces espèces de petites pattes d'oie qui marquaient instantanément la citerne d'essence, qui décelaient le terrain secret aménagé.

Un terrain aménagé, des avions dispersés se trouvant par le fait même de la dimension des terrains, à des kilomètres les uns des autres et des points de ravitaillement d'essence, obligés, dans les conditions difficiles dans lesquelles ils stationnent, de rouler sur le terrain et d'aller eux-mêmes à la citerne faire leur plein d'essence, décelant par là-même, aussitôt qu'il a plu, par la boue et les sillages que laissent les roues dans cette boue, si le terrain est occupé ou non, alors qu'on aurait dû prévoir, comme on le faisait dans les rallyes du temps de paix, des camions-citernes qui allaient, sans que personne les voie, d'avion en avion, apporter le ravitaillement nécessaire.

Ce problème du stationnement s'est trouvé compliqué du problème du froid, qui a été un problème terrible, parce que nos services techniques n'ont pas pensé qu'un jour les avions qu'ils concevaient

pourtant pour voler à des altitudes dépassant 8.000 mètres, rencontreraient, à ces altitudes, les froids dont vous avez entendu parler dans les journaux. Les cahiers des charges indiquent des matériels annexes et accessoires quand l'ensemble des cahiers des charges de réception du matériel parlaient de froid de moins vingt degrés, pouvant aller, quelquefois, jusqu'à moins vingt-cinq degrés ; mais on n'envisageait pas que nous aurions des froids allant jusqu'à moins quarante degrés, étant donné les altitudes auxquelles naviguent, maintenant, les avions. Et l'on a constaté des départs suivis de pannes qu'on a essayé d'expliquer en disant que c'était la faute des cartouches, de la poudre, du fulminate, qui, à partir de moins trente-cinq degrés, ne pouvait plus donner assez d'expansion à la poudre qui brûlait.

On est arrivé à cette constatation pénible — tragique dans certaines circonstances — et dont j'ai été le témoin, dans certains groupes de chasse rentrant de reconnaissance : 100 p. 100 d'enrayages au moment du tir, passant moi-même, parce que c'était mon rôle militaire — et je l'ai fait avec tout le dévouement que je pouvais — des journées entières avec le malheureux spécialiste qui est avec moi, pour, à la butte de tir, remettre un peu d'ordre dans cet armement, qui était arrivé de Châteaudun mal au point, remettant toute la patrouille en route le lendemain, et constatant une petite amélioration, hélas ! bien faible, parce que le problème est plus grave.

Il est plus loin. Il est dans le matériel lui-même qu'il faut absolument revoir : souvent 40, 45 p. 100 d'enrayages ; patrouilles ayant pu tirer à 50 p. 100.

Messieurs, la lutte aérienne, la seule qui, avec la guerre maritime, ait un peu d'acuité en ce moment-ci, quoique l'Allemagne n'ait pas voulu s'engager à fond, il faut bien le dire, se fait dans des conditions effroyables. L'homme qui est lancé, là-haut, à 500 kilomètres à l'heure par —40° de froid, ne voit pas.

Dans la dernière guerre, nos patrouilles se faisaient à environ 3.800, 4.000, 4.200 mètres. Nous étions alertés tout de suite. S'il y avait un avion ennemi dans le ciel bleu, dans lequel on voit très mal, les éclats d'obus de la D. C. A., les points blancs nous montraient qu'il y avait quelque chose. Et nous nous dirigions instantanément vers l'avion pour l'abattre ou l'empêcher de passer. Mais, maintenant, à 8.000 mètres, on ne voit rien.

La D. C. A. ne tire pas là-haut ; elle n'atteint pas ces altitudes. C'est par téléphone, de terre, qu'on nous prévient qu'il y a un avion dans tel carré de la carte qui est devant nos yeux. Et nous partons immédiatement dans cette direction pour nous rendre compte.

Alors, les conditions effroyables dans lesquelles l'homme se bat déjà et surveille sont compliquées par l'appréhension et la hantise qu'il a d'arriver sur l'Allemand. Au début, on a commencé à tirer à 1.000 mètres de distance. On s'est aperçu que cela ne donnait rien. On a repris les méthodes de l'ancienne guerre. On attend que les ailes de l'appareil allemand dépassent le collimateur de visée à 60 ou 80 mètres pour lâcher toute la rafale dont on peut disposer. Quelle est l'impression du pilote qui appuie sur sa détente, qui n'entend rien, qui est obligé de partir ?

Ce problème du froid, qui déjà dans la dernière guerre a préoccupé les services techniques, était à fin décembre à peine encore étudié par eux. C'est à un point tel

que j'ai entendu un directeur d'usine dire à cette date : « Je n'ai encore reçu, pour l'appareil nouveau que je suis en train de construire, dont une première série part, dont j'ai à peine donné du reste dix exemplaires fin décembre, je n'ai encore reçu aucune directive précise pour le problème du froid. Je ne sais pas comment je dois achever mon appareil, quelle partie achever, et ce que je dois faire. »

Messieurs, après tous les rapports que du front nous avons adressés au ministère de l'air, vous me permettez de trouver dur pour mes camarades de combat de penser qu'à l'heure actuelle — heureusement nous arrivons au printemps et le problème se posera avec moins d'acuité ; mais il va se reposer, si la guerre dure, l'hiver prochain, et les séries sont en route — il n'a été donné, et je précise, aucune directive.

Et maintenant, le problème de l'armement. Ah ! messieurs, ceci est un drame.

J'avais été chargé par la commission de l'aéronautique, il y a quelques mois, de faire le point de la situation de l'armement dans l'aéronautique française.

J'ai déposé mon rapport à la commission de l'aéronautique.

Ce rapport a été adopté à l'unanimité des membres de la commission. J'y ai étudié tous les matériels d'armement qui étaient à cette époque susceptibles d'armer notre aviation. J'ai indiqué en particulier qu'il y avait certaines armes dont je craignais, si la guerre était déclarée, qu'on ne fût obligé de faire la mise au point à l'usage. C'est ce qui est arrivé. Pour cette arme — je veux le spécifier, il s'agit du canon 404 — c'est à l'usage, en formation, que munition et canon se mettent au point d'après les rapports techniques que nous essayons d'établir sur les déficiences que nous constatons dans le matériel. C'est à un point tel que cette question de munition a une importance considérable, étant donné la dureté du matériel allemand, et que nous avons été obligés de demander qu'on fasse des essais comparatifs pour nous rendre compte de la valeur des munitions que nous employons là-bas, car nous étions étonnés tout de même de sentir qu'en tirant avec un canon et un obus de 20 il n'y avait pas des dégâts très importants dans l'appareil qui avait été atteint.

Ces tirs ont été faits à fin décembre à Bourges, et j'ai passé personnellement une journée et demie à essayer de me rendre compte des difficultés de tout cela. Nous nous sommes rendu compte qu'en fait nos services techniques avaient trop « pinaillé » pour employer une expression de métier, avaient trop cherché la petite bête. L'obus devait éclater sur une étoffe, qui était une réalisation technique au point de vue de la fusée. Mais en fait, le résultat que nous pouvions voir de l'intérieur était que, lorsqu'on enlevait cette fusée et qu'on tirait, l'obus, si par hasard il avait la chance de rencontrer un obstacle suffisamment dur dans la structure de l'avion, éclatait et commençait à montrer ce dont il était capable.

A quatre mois de la guerre, est-ce que nos services techniques, depuis deux ans que se pose ce problème, n'auraient pas pu faire tous ces essais et toutes ces expériences ? (Applaudissements.)

J'en arrive à une question qui est le corollaire de la question du matériel ; celle du personnel.

Le matériel nouveau, très complexe, très compliqué, qui est mis entre les mains de nos pilotes et qui coûte Dieu sait quels sommes astronomiques a besoin d'être servi par un personnel spécialisé.



Or, nous avons été obligés de demander qu'on forme des spécialistes, pour les mécaniciens qui sont envoyés aux formations.

En effet, dans les formations que j'ai vues, j'ai trouvé de soi-disant spécialistes qui ne connaissent rien du matériel qu'ils avaient la charge d'entretenir et dont j'ai demandé qu'on les envoie tout de suite dans des stages d'information d'usines ou dans des centres d'essais, à Versailles. J'ai fait la même demande, du reste, à mon passage à Bourges, au mois de décembre, car nous allons remplacer, le plus rapidement possible j'espère, toutes nos mitrailleuses à chargeurs limités par des mitrailleuses à chargeurs à alimentation continue. C'est une arme délicate. Or, pas un mécanicien en formation n'aura vu l'arme en question quand elle arrivera dans les formations. Il y a tout de même là une imprévision, une imprévoyance que je ne peux pas m'expliquer. (Applaudissements.)

Messieurs, où en sommes-nous ?

Nous avons, en face de nous, en première ligne, du côté allemand, environ 400 escadrilles. Nous en connaissons le détail. Cela représente, en première ligne 5.000 avions.

Quels sont ces avions ?

Je ne vois pas l'intérêt qu'il y a à minimiser l'adversaire. Il est de taille, il faut se le dire. (Très bien ! très bien !)

Les appareils que nous avons descendus sont à la disposition de nos services techniques, qui les ont étudiés. Et nous avons tous été obligés de constater un grand fini de fabrication et une solidité remarquable dans la structure.

Je vous disais que nos chasseurs avaient, étant donné la cureté du matériel qu'ils avaient à abattre, renoncé au type de tir compliqué dont ils avaient la structure devant eux et qu'ils s'étaient contentés de chercher à toucher les ailes de l'appareil débordant du collimateur pour être plus sûrs d'atteindre leur but.

Quelles sont les 400 escadrilles allemandes ? Qu'avons-nous en face d'elles ?

Les 400 escadrilles allemandes comprennent 135 ou 136 escadrilles de bombardement faisant environ 1.800 avions, entre 70 et 75 escadrilles de bombardement en pique — nous n'en possédons pas — faisant environ 940 à 950 avions. Cela représente un total d'avions de bombardement en première ligne de 2.700 au minimum.

Sur plusieurs bancs. Avions allemands.

**M. Fernand Robbe.** Oui, avions allemands. Il s'agit des avions allemands en première ligne.

Nous avons, toujours dans ces quatre cents escadrilles allemandes, un peu plus de cent escadrilles de chasse (entre cent et cent cinq) formant 1.250 appareils de chasse — soixante et une escadrilles de renseignements formant environ 730 appareils et trente-quatre escadrilles dites « maritimes » faisant à peu près 300 avions.

Faites l'addition. Premières lignes allemandes, quatre cents escadrilles, 5.000 avions.

Ces formations peuvent varier, évidemment, d'un jour à l'autre, mais très peu. La situation est tenue à jour par le service de contre-espionnage. Une formation peut se déplacer d'un terrain sur un autre, mais cela ne modifie pas le total.

En face de cela, qu'avons-nous, nous Français ?

Je prends l'ensemble des formations qui sont sur le territoire français et qui peuvent être, par conséquent, considérées comme de première ligne et de deuxième ligne.

Je ne fais pas de distinction, car nous n'avons pas la même conception de la défense du territoire que la leur.

Voici ce que je trouve :

Sur le papier, 750 avions de chasse, entre 95 et 100 avions de chasse lourds, et des groupes aériens d'observation faisant au total de 300 à 350 avions ; mais ces appareils sont périmés, et quelques avions de bombardement, périmés également.

Si j'additionne, sur le papier, cela fait un total qui peut paraître bien pour la France, parce qu'il approche de 2.000 ; mais, si du chiffre de 2.000 je retranche les avions de bombardement et les avions d'observation qui représentent zéro, il ne reste plus que quelques avions de reconnaissance et de chasse.

J'affirme qu'à l'heure actuelle, il n'y a sur l'ensemble du territoire métropolitain français, pas plus de 800 avions capables de faire la guerre. (Mouvements divers.)

**M. Maurice Delaunay.** Et vous avez donné votre confiance à un gouvernement qui nous a « embarqués » dans la guerre dans de telles conditions. (Vives interruptions au centre.)

Moi, je lui ai refusé ma confiance.

**M. Fernand Robbe.** Quels sont ces avions, les seuls capables en ce moment de s'opposer aux 5.000 avions allemands de première ligne ?

Ce sont, en principe, des appareils de chasse : Morane 406, Bloch 152.

Mais, si quittant le présent, je cherche quel est le proche avenir, la situation va devenir tragique.

Nos avions de chasse Morane 406, Bloch 152, sont des appareils qui ont fait leurs preuves, grâce à la qualité de nos équipages, mais ils ont une vitesse inférieure d'au moins 80 kilomètres-heure à celle du Messerschmidt 109, actuellement en service...

**M. Jean de Beaumont.** Mais ils sont beaucoup plus maniables.

**M. Fernand Robbe.** Je parlerai de la maniabilité tout à l'heure, quand je vous entretiendrai du centre d'essais de Villacoublay.

Ceci, c'est pour la situation présente.

Alors, je me dis : Les avions qui vont venir, selon nos espoirs, doivent être supérieurs au Messerschmidt 109, actuellement en service chez l'Allemand.

Là encore, une désillusion, car non seulement nous allons être obligés d'utiliser sur le front, pour la chasse, les Morane 406 et les Bloch 152 que nous avons à l'heure actuelle, dont les performances sont celles que je viens de vous indiquer, mais les appareils qui doivent les remplacer, que nous attendons pour le mois de juillet prochain, le Dewoitine 520 et l'Arsenal 123, ont, eux aussi, des performances inférieures au Messerschmidt 109.

Vous pourrez me dire : « Mais sur quoi vous basez-vous pour affirmer cela ? » Je me base sur le fait que nous avons eu un Messerschmidt 109 intact dans nos lignes et que le service technique d'essais de réception, du ministère de l'air a essayé ce Messerschmidt 109, comme si c'était un appareil français, sur les mêmes bases, dans les mêmes conditions de température et de pression. C'est lui qui a découvert... ou plutôt, il n'a pas découvert, car nous

la connaissons déjà depuis longtemps, dans les formations, la supériorité de l'appareil allemand.

Quand les patrouilleurs rentraient, ils nous disaient : « Mais nous avons un appareil qui échappe au combat quand il le veut : il passe devant nous et peut éviter le combat si cela lui fait plaisir. » Et il ne s'agissait pas de quelques exemplaires, car on le soulignait d'un bout à l'autre du front, de Pontarlier à la mer du Nord.

Nous savions, par conséquent, que ces appareils existaient. Nous nous disions : « Patience ! Nous allons vivre avec nos Morane et nos Bloch pendant quelque temps. Mais les nouveaux que nous allons avoir seront supérieurs. »

Non, messieurs, ils sont inférieurs.

Vous me direz : « Pas de beaucoup ! » Il s'agit tout de même encore de 30, 35, 40 kilomètres-heure de vitesse inférieure à celle des Messerschmidt 109 actuellement en service et il s'agit, pour nous, d'espoirs que nous ne verrons se réaliser qu'en juillet prochain.

Voilà le drame qui commence, car, en juillet, que nous sortira l'Allemagne ? Nous n'en savons rien.

Messieurs, nous recevons du matériel américain. Les premiers exemplaires qui nous ont été livrés ont, il faut le dire, rendu, dans les formations, les services qu'on était en droit d'attendre d'eux. Mais vous rendez-vous compte de ce qu'ils coûtent ?

Vous rendez-vous compte, monsieur le ministre des finances, de ce que coûte le moindre convoi qui vient de là-bas, escorté par des croiseurs-cuirassés, pour le faire arriver à bon port ?

Et puis, les Américains sont comme nous, il ont aussi des difficultés. Notre mission, à Washington, les pousse à nous livrer du matériel. Nous en arriverons alors à recevoir des séries qui ne sont pas tout à fait conformes à celles des essais de réception.

Par exemple, les derniers Curtiss que nous avons reçus ont fait l'objet des inquiétudes des pilotes qui les ont eus sur les lignes. Nous nous sommes instantanément préoccupés, les uns et les autres, des conséquences possibles. Ces appareils ne sont, somme toute, qu'une suite de série améliorée par l'incorporation, dans le fuselage, d'un nouveau moteur SC 3 G, qui devait, par conséquent, nous donner des performances meilleures. Nos pilotes ne comprenaient pas qu'avec des performances inférieures à celles de l'ancien Curtiss...

Nous avons fini par découvrir que, peut-être faute d'éléments nécessaires pour les faire ou les livrer, harcelés peut-être par nos missions — nous les payons assez cher pour avoir, si possible, le matériel que nous sommes en droit d'exiger — les Américains nous ont livré des hélices qui n'étaient pas adaptées aux moteurs de l'appareil.

C'était peut-être la liquidation d'un stock d'hélices qui correspondaient à l'ancienne série ; le moteur étant amélioré dans la nouvelle série, la nouvelle hélice n'était plus appareillée avec le moteur et l'appareil avait des performances inférieures.

De tout cela, je suis navré d'être obligé de parler. Mais, tout de même, après l'avoir signalé militairement, après l'avoir exposé, et Dieu sait avec quelle vigueur et dans quelles circonstances, à la commission de l'aéronautique siégeant à huis clos, la Chambre ne devait-elle pas en



être au courant de tout cela, pour prendre les mesures qui s'imposent ? (*Applaudissements.*)

Le ministère de l'air a fourni du matériel à la marine. Sur les trois escadrilles de D-373 que nous lui avons livrées, deux ont interdiction de vol, les moteurs perdent leur vilebrequin, et les marins nous demandent ce que nous allons leur livrer en remplacement. M. le ministre de la marine ne me contredira pas, je crois.

Messieurs, en face de cette situation, et probablement pour calmer nos appréhensions aux uns et aux autres, on nous a fourni des chiffres. Une longue discussion est intervenue sur ces chiffres. J'ai exposé, à la commission de l'aéronautique, quelles étaient, en face des prévisions indiquées dans les différents comités du matériel, les sorties réelles.

Alors, à partir du moment où l'on a parlé de sorties, ce fut un grand bafouillage.

Qu'appelle-t-on un appareil sorti ? Car il faudrait s'entendre à cet égard.

Autrefois, dans l'autre guerre, on comptait comme appareil sorti un appareil complètement réceptionné et livré à l'armée, qui en avait pris possession, un appareil de combat prêt, fini, disponible.

Quand le retard a commencé à s'accroître, on a compté les appareils sortis au moment où ils entraient au centre de réception. Puis, le retard s'accroissant encore, on les a comptés sortis au moment où ils étaient prêts à s'envoler du terrain de l'usine de montage. Maintenant, on les compte sortis dans l'usine, au moment où ils entrent au point fixe.

Bientôt, on les prendra au milieu de la chaîne et, plus tard, c'est M. Dantry qui nous les mentionnera dans sa statistique des matières premières. (*Sourires.*)

Les prévisions de sortie du matériel étaient que nous devions avoir entre 2.500 et 2.800 avions, de septembre au 1<sup>er</sup> mars. Nous n'aurons pas ces 2.500 ou 2.800 avions, selon qu'on sortira 300 ou 500 Dewoitine, le 1<sup>er</sup> mars 1940.

En quatre mois, il est sorti, je crois, chiffre ministériel, 75 Bréguet.

Là encore, il y a des drames, car le drame est permanent dans cette malheureuse armée de l'air.

Il y a, dans l'ordre d'opérations, un tableau qui indique qu'à telle date, telle formation sera transformée, que les appareils périmés comme performances, comme capacité de vol, comme structure, etc., doivent, à un moment donné, être remplacés par les appareils nouveaux qui doivent sortir conformément au programme.

Conformément aussi à ce plan, les formations attendent leur tour pour se faire transformer.

Mais cette transformation se présente dans des conditions particulièrement difficiles; j'insiste sur ce mot.

La première escadre de bombardement en transformation depuis bientôt un mois, n'avait, fin janvier, pour l'ensemble de son groupe — alors qu'on nous avait indiqué je ne sais combien de Liore-Ollivier sortis en décembre et continuant à sortir, je l'espère, en janvier — que neuf appareils disponibles.

Les Bréguet qu'on est en train de donner à nos pilotes sont tels, le problème du train d'atterrissage se pose avec une telle acuité qu'on va finir par poser, si elle ne l'est déjà, la question suivante au ministre de l'air: faut-il que nos équipages, ne pouvant plus voler sur des appareils périmés,

partent simplement en permission en attendant qu'ils aient du matériel, ou faut-il qu'ils continuent à voler avec les appareils qu'ils reçoivent, en cassant pour 10 millions de matériel par jour ?

Voilà la question qui se pose.

Nous la posons dans toute sa brutalité.

Nous la posons parce qu'il y a des responsabilités à tous les échelons. Le ministère de l'air est un ensemble énorme, mais, dans cet ensemble, la fuite de la responsabilité à tous les échelons me semble être aussi la règle. (*Applaudissements.*)

**M. Ernest Pezet.** C'est partout la même chose. Nous pourrions en dire autant du commissariat de l'information.

**M. Fernand Robbe.** Cette fuite de la responsabilité a conduit les services techniques à n'avoir plus qu'un souci chaque fois qu'un drame se posait d'un avion, d'une cellule ou d'un armement: c'est de pondre une note dégageant la responsabilité de celui qui l'écrivait pour la passer sur le dos du voisin, et, de note en note, pour finir par tomber sur le malheureux du dernier échelon qui, lui, n'y pouvait mais et qui n'avait aucune ni des capacités, ni des qualités, ni même le pouvoir de prendre une responsabilité quelconque et la décision que nous aurions dû avoir.

Messieurs, le drame des cellules est accompagné du drame des moteurs. Il est encore plus grave parce qu'il est compliqué d'un certain nombre de choses. Il est compliqué de ce fait qu'un grand nombre des pièces nécessaires à nos moteurs venaient de pays étrangers pour des raisons de licence ou de droit d'exploitation de brevet, aucune entente n'ayant pu intervenir. Eh bien, on a continué à importer tant bien que mal les pièces nécessaires.

J'ai signalé, le 12 janvier, à la commission de l'aéronautique le drame des moteurs Hispano pour les coussinets, les pièces importantes et principales. Ces coussinets viennent encore d'Amérique à l'heure actuelle.

Là encore, messieurs, le drame se complique de la paperasserie et de la bureaucratie, qui n'a pas perdu ses droits parce que, pour elle, nous ne sommes pas en guerre. (*Applaudissements.*)

Ce drame se complique parce que, pour ces coussinets, il faut une demande d'autorisation d'importation du ministre du commerce. (*Mouvements divers.*) S'ils arrivent au Havre, la douane ne sait pas que nous sommes en guerre et je vous donnerai les numéros des caisses de ces coussinets qui sont restées un mois et demi en attente de dédouanement. (*Exclamations.*)

Messieurs, il y a des moments où, dépassant les limites que je devrais respecter, mon indignation me fait sortir du calme que je n'aurais pas voulu quitter et je m'en excuse. (*Applaudissements.*)

Pourquoi tout cela, messieurs ?

Pour de multiples raisons que je vais essayer de développer et qu'on ne peut pas ne pas dénoncer.

Il y a, dans l'organisation actuelle, tout d'abord une superposition importante d'états-majors de nombreux militaires et de civils, qui a pour conséquence une espèce de paralysie de l'énergie et de la bonne volonté des exécutants, qui passent leur temps à informer plutôt qu'à agir.

Le résultat, c'est une recherche des statistiques, plus ou moins fausses, nous avons vu pourquoi, et qui finissent par

apparaître n'avoir plus qu'un but: camoufler la situation.

Eh bien! cela n'est pas possible.

Quand quelque chose ne va pas — et Dieu sait s'il y a des choses qui ne vont pas! — on crée un superviseur. Chaque état-major civil ou militaire cherche à exploiter le ou les renseignements; mais comme il n'y a pas de renseignements, alors tout ce monde-là tourne en rond, sans aucun résultat d'ordre pratique.

Comme il faut bien que tous ces collaborateurs, ces observateurs multiples, que vous avez dénoncés, les uns et les autres, dans les commissions — et c'est ce qui est le plus violent — justifient, non pas leur insuffisance — individuellement, ils ont tous une capacité et une personnalité — mais leur présence et leur travail réduit, on leur demande d'expliquer pourquoi les avions ne sortent pas.

Et puis, messieurs, à l'origine de tout cela, il y a une imprévision totale.

M. le ministre de l'armement, hier, au cours de son audition à la commission de l'aéronautique, a bien voulu nous donner le détail des tonnages de duralumin fournis par lui au ministère de l'air, depuis qu'il est ministre de l'armement et avant qu'il le fût. Mais, si l'on additionne les tonnages, il y a quelque chose de troublant qui apparaît.

Chaque fois que les membres de la commission de l'aéronautique vont en usine contrôler pourquoi le matériel ne sort pas, pourquoi la fabrication ne marche pas, pourquoi telle chaîne est arrêtée, on leur dit: « Nous manquons de matières premières ». Or, il semble, d'après les tonnages indiqués par M. le ministre de l'armement, que cette question ne puisse pas se poser.

Il doit donc y avoir, au ministère de l'air, des erreurs d'estimation, de répartition des commandes qui font que, si l'on a bien les stocks de duralumin, on en manque, ici ou là, parce qu'on a commandé, par exemple, des tôles à la place de pièces matricées.

Il faudra ouvrir une enquête sur ce point. Car c'est encore un dilemme. Avons-nous eu ces stocks ? Je dis: oui. Les avons-nous utilisés ? Je dis: non; parce que le nombre d'appareils sortis ne correspond pas au tonnage de matières premières fourni au ministère de l'air.

Ces chaînes arrêtées ont des répercussions morales et sociales énormes.

J'ai reçu de nombreuses lettres d'ouvriers d'usines qui m'écrivaient pour me faire part de leur désarroi. C'était au moment des fêtes. Ils me disaient: « On nous demande de faire des journées supplémentaires pour remplacer les fêtes. Nous sommes tout disposés à les faire; mais nous sommes obligés de vous avouer que, depuis quinze jours, nous jouons à cache-cache avec notre chef d'atelier. Il a peur de nous rencontrer, car il n'a rien à nous donner, et nous avons honte d'aller lui demander quelque chose, parce que nous savons que ce n'est pas possible. » (*Très bien! très bien! à droite, à l'extrême gauche et sur divers bancs au centre.*)

Nous sommes en présence, dans ce beau pays de France, d'une somme énorme de bonnes volontés individuelles dispersées, anéanties dans un désordre effarant. Il y a autre chose à faire, dans les circonstances actuelles, qu'à brimer, écraser, harceler, selon les circonstances, toutes ces bonnes volontés.

Nous sommes en guerre. Nous avons un ennemi coriace en face de nous. Il faut



Yabattre à tout prix. Il faut faire tout ce qu'il faut pour y parvenir, sinon la vie ne vaudra pas la peine d'être vécue dans ce beau pays de France. (*Applaudissements.*)

Les discussions byzantines des services entre eux doivent finir. (*Nouveaux applaudissements.*) Vous me permettrez cette comparaison avec le proverbe arabe que vous connaissez bien: en matière aéronautique, un chien vivant vaut mieux qu'un lion mort.

A tous les échelons, simplifier. On doit agir avec les risques que comporte la décision pour chacun. (*Très bien! très bien!*)

**M. Jean de Beaumont.** Pour cela, il faut des hommes jeunes et non des hommes âgés. (*Mouvements divers.*)

**M. Fernand Robbe.** Messieurs, je vois que l'heure s'avance. Je voudrais attirer votre attention sur un dernier point. (*Parlez! Parlez!*)

Certains de mes collègues de la commission de l'air ont constaté, en interrogeant les administrateurs responsables des usines, que la paye des ouvriers est un véritable drame, car elle est précédée d'une course échevelée à la recherche de l'argent.

En ce moment, nous sommes en guerre, mais il y a l'après-guerre et il faudra un jour rendre des comptes. Aussi voudrais-je que l'attention de la Chambre, en même temps que celle des usines contrôlées, fût attirée sur cette question, car depuis qu'elles ont été nationalisées, en 1936, jamais un bilan des usines ne nous a été fourni. Mais je ne voudrais pas qu'on rendit, après la guerre, les directeurs des sociétés nationalisées responsables de cette situation. Ils se débrouillent, par des moyens plus ou moins avouables, pour payer leurs ouvriers, en présence de la carence des paiements qui n'est pas, je dois le dire, le fait du Trésor ni du ministre des finances, mais le fait de la façon dont la question est conçue au ministère de l'air.

En effet, M. le ministre des finances accorde des crédits jusqu'à 90 p. 100 des marchés, mais il y a des prix prévisionnels, puis des prix provisoires, puis des prix définitifs, mais ceux-ci ne le seront vraiment que dans vingt-cinq ans.

On joue sur les prix prévisionnels et provisoires qui sont très nettement inférieurs à la valeur de la marchandise fournie. L'avance n'est pas de 90 p. 100 de cette valeur, mais de 60 p. 100 des 90 p. 100 de cette valeur.

Je voudrais bien que, pour alimenter leur trésorerie, les directeurs des sociétés ne fassent pas une cavalerie dont vous devez, monsieur le ministre, avoir quelques échos, si vous interrogez la Banque de France ou d'autres banques.

J'ai terminé, messieurs. Au congrès de Nuremberg, Hitler a eu soin de préciser: « Si je veux attaquer un adversaire, je ne ferai pas de préparatifs, je frapperai mes coups subitement en surgissant de la nuit et en me jetant sur l'adversaire. »

J'affirme aujourd'hui que, si la situation que je viens de vous exposer n'est pas profondément et d'urgence, modifiée, même avec l'appui de l'Angleterre, nous pourrions difficilement résister. Les chiffres que j'ai indiqués sur les possibilités de l'aviation allemande permettent une attaque massive et simultanée de mille appareils de bombardement sur la France et de mille également sur l'Angleterre. Il sera impossible d'arrêter cette masse.

A l'aller et au retour, nos équipages en abattront un certain nombre. Dans quelle proportion? Je l'ignore, mais ils savent aussi qu'ils auront, en même temps, à résister à mille avions de chasse allemands, et je ne sais pas si beaucoup d'entre eux rentreront vivants de cette aventure.

Je vous demande de prendre acte de mes déclarations. Je les ai faites, je vous le répète, après avoir longuement réfléchi, sans aucune animosité personnelle, en dehors de toute question politique, guidé simplement par le souci de servir mon pays.

Je ne veux pas qu'on puisse croire, quand le peuple de Paris, le peuple de France demandera des comptes, que mes camarades de l'armée de l'air morts au champ d'honneur n'auront pas été capables d'utiliser le merveilleux et nombreux matériel qu'on prétendra leur avoir livré.

Je veux que vous sachiez que ceux qui seront morts au champ d'honneur auront disposé d'appareils inférieurs en qualité et en quantité, eux qui auront fait l'impossible pour sauver le sol de France de la ruine et de la destruction par la flotte aérienne allemande. (*Applaudissements prolongés au centre, à droite et à gauche.*)

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

**M. Guy La Chambre, ministre de l'air.** La Chambre comprendra, j'en suis sûr, la hâte que j'ai, à mon tour, d'apporter des faits à la tribune.

Je demande à la Chambre de m'entendre soit maintenant, soit dès la reprise de sa séance, cet après-midi.

*Sur divers bancs.* A quinze heures!

*A droite.* Tout de suite.

**M. le président.** La Chambre va décider.

Je veux, d'abord, lui faire connaître que les députés ex-communistes ont décidé de ne pas assister au comité secret.

Je fais connaître, d'autre part, à la Chambre que j'ai cru devoir interdire l'accès du restaurant, pendant la durée du comité secret, à toute personne qui n'est pas un parlementaire.

**M. Edmond Miellet.** Les députés ne devaient pas prendre de notes écrites pendant la séance en comité secret.

**M. le président.** A quelle heure la Chambre entend-elle renvoyer la suite de la discussion?...

*Au centre.* A quinze heures et demie

**M. le président.** Il n'y a pas d'opposition au renvoi de la suite de la discussion à cet après-midi quinze heures et demie?...

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures et demie.*)

**M. le président.** La séance est reprise en comité secret.

Dans la crainte qu'un papier ne s'égaré, je vous demande, mes chers collègues, d'éviter de prendre des notes en séance. (*Applaudissements.*)

La parole est à M. le ministre de l'air.

**M. Guy La Chambre, ministre de l'air.** Messieurs, l'orateur qui m'a précédé à cette tribune a entrepris de vous démontrer que tout allait mal dans l'armée de l'air.

Je ne prétends pas apporter la démonstration que tout va bien dans l'armée de l'air. Mais j'ai le devoir d'exposer à la Chambre, comme je l'ai fait devant les commissions parlementaires qui ont suivi périodiquement le développement de mon effort, que la vérité, en toute objectivité, ne concorde pas avec les affirmations apportées ce matin à la tribune par l'honorable M. Robbe.

Si la Chambre y consent, je reprendrai rapidement les différents points évoqués par l'honorable M. Robbe, selon le plan qu'il a lui-même suivi, et, dans une seconde partie de mon exposé, d'une façon un peu plus détaillée, j'indiquerai quelle a été la genèse de l'effort que mes collaborateurs et moi-même avons, depuis deux ans, poursuivi au ministère, quels en ont été les résultats, ce qu'on peut en augurer pour demain.

Si j'ai bonne mémoire, la première partie de l'exposé de l'honorable M. Robbe a porté sur l'organisation générale de l'armée de l'air.

Rappelons que cette organisation générale datait de 1936. Il m'a reproché d'avoir, par un décret de septembre 1938, apporté à cette organisation des modifications qui n'étaient pas, à ses yeux, justifiées.

Ces questions d'organisation sont trop complexes, trop techniques et trop ardues pour que je veuille longtemps retenir sur elles l'attention de la Chambre.

Mais je tiens à lui donner deux indications.

En premier lieu, ces modifications ont été approuvées à l'unanimité par le conseil supérieur de l'air. Que dis-je, approuvées? Tous les membres du conseil supérieur de l'air, quelles que fussent leurs différences d'origine et de formation en ont réclamé derechef.

En second lieu, le général Gamelin, chef d'état-major de la défense nationale, était présent aux séances du conseil supérieur de l'air et les approuva pour la partie ayant trait aux rapports de l'armée de l'air avec l'armée terrestre.

Je crois que cette caution suffira à la Chambre et me dispensera de discuter, point par point, ce qu'est venu exposer ici M. Robbe.

Je fournirai, toutefois, de très rapides explications.

M. Robbe m'a dit: « Il y a discordance entre votre organisation du temps de paix et votre organisation du temps de guerre, situation déplorable pour une force comme celle de l'armée de l'air qui doit être prête à se mettre en mouvement dans les quatre heures et qui est essentiellement une armée de couverture. »

Et de critiquer l'organisation qui a présidé à la mobilisation elle-même.

Messieurs, le décret faisant suite à la délibération du conseil supérieur de l'air unanime est du 2 septembre 1938. Il impliquait une réorganisation du commandement et également une réorganisation des organismes et des services et appelait des modifications profondes dans le plan de mobilisation lui-même.

Dans l'espace d'un an, qui s'est écoulé depuis la prise du décret jusqu'à l'entrée en guerre, il n'a été possible d'apporter au plan de mobilisation que des modifications de détail, mais non pas des modifications profondes, à raison de ce qu'était l'état de la situation internationale: Munich, septembre 1938; Tchécoslovaquie, mai 1939.

Et c'est la raison pour laquelle nous sommes partis en guerre, non point avec



toutes les modifications qui avaient été décidées par le conseil supérieur de l'air, mais avec une partie seulement de ces modifications.

Ce qu'il y a de curieux, c'est que le problème du ravitaillement, dont M. Robbe a apporté ici une critique très vive, a précisément été régi par l'ancien système de l'organisation de 1936, et non pas par le nouveau système, dont je suis, avec le conseil supérieur de l'air, l'auteur, du décret de septembre 1938.

Le ravitaillement des unités à la mobilisation, par les régions aériennes, par les airs-régionaux, ce n'est pas autre chose, monsieur Robbe, que le système de l'organisation de 1936, dont vous regrettiez qu'il ne soit pas entré en vigueur dans toutes ses parties, alors qu'il était condamné par l'unanimité des grands chefs de l'armée de l'air.

Faisant suite à cette critique des modifications apportées à l'organisation, vous avez fait ce reproche qu'on spécialisait par trop les armes et les personnels.

Reprenant les indications que vous aviez apportées à la commission, vous avez — si j'ai bien compris votre pensée — exprimé le vœu qu'il n'y ait plus désormais que deux catégories d'aviation: l'aviation lourde et l'aviation légère, faisant remarquer, au demeurant, qu'il n'y avait pas une telle différence entre l'aviation de chasse et l'aviation de bombardement en piqué pour qu'on maintint ces différentes catégories, qui sont, je le rappelle en passant: chasse, bombardement, reconnaissance, observation.

Vous avez indiqué que la formation des personnels en serait grandement facilitée, qu'on aurait des matériels et des pilotes aptes à tout.

J'ai le regret de vous dire que cette doctrine est en contradiction complète avec celle du haut commandement, actuellement responsable de la conduite des opérations. Il estime qu'il faut se garder de commettre cette confusion entre ce qui est la mission normale d'un appareil et ce qui peut être un jour sa mission exceptionnelle.

Le rôle du chasseur est de rejoindre le bombardier, l'avion de reconnaissance ennemi, l'avion de chasse ennemi, et de l'attaquer.

Le rôle de l'avion d'observation est d'observer et de se défendre en fuyant. Le rôle du bombardier est d'exécuter sa mission et, ensuite, de se défendre.

Au point de vue des personnels, un pilote de chasse doit connaître le combat tournoyant; il doit y être apte physiquement. Un pilote de bombardement ou d'observation n'a nullement besoin d'y être initié. Et même, s'il y est physiquement inapte, il peut très bien servir dans son arme.

Pourquoi, dans un cycle de formation, qu'en raison de nos besoins en personnel en temps de guerre, nous avons besoin de faire le plus restreint possible, allez-vous donner l'enseignement de missions de réglage de tirs d'artillerie aux pilotes de chasse qui n'auront jamais l'occasion d'en effectuer au cours de leur carrière?

Il nous faut déjà, en temps de guerre, en empruntant le circuit le plus court, près de onze mois pour former un pilote de chasse. Il nous faut presque le double de temps pour former un pilote de bombardement. Combien de temps faudrait-il pour avoir des pilotes interchangeables sur des appareils qui ne sont, au demeurant, pas interchangeables dans leurs missions?

La tactique aérienne ne nécessite pas d'aussi nombreux états-majors que ceux dont nous sommes dotés? J'en suis pleinement d'accord avec vous, monsieur Robbe, mais il n'y a qu'un malheur: c'est précisément le vice de l'organisation de 1936, que vous célébriez, d'avoir institué tous ces états-majors.

Je sais que ses promoteurs, pour leur défense, ont invoqué le fait que nous pourrions être amenés, en temps de guerre, à encadrer d'autres forces aériennes que les nôtres.

Mais du point de vue des forces françaises, nous sommes d'accord: il y avait trop d'états-majors. Pour ma part, dans la réorganisation de 1938, je me suis efforcé d'en réduire le nombre.

Mais il est facile, dans ce domaine, de produire des effets de séance... (*Mouvements divers au centre et à droite.*)

Je ne crois rien dire de désobligeant.

J'observe qu'il est facile d'épiloguer sur le nombre des officiers généraux d'une arme et de comparer ce nombre au nombre des avions en ligne.

La réalité est un peu moins simple que cela.

Nous avions, nous avons — j'y viendrai tout à l'heure — des forces d'aviation relativement faibles. Il faut, par conséquent, que selon les nécessités de la bataille, ces forces puissent « roquer » d'un point à l'autre du champ de bataille. Il faut qu'elles puissent, passant de l'Est au Nord, être immédiatement utilisables sur le nouveau front.

Pour qu'elles le soient, que faut-il? Il faut qu'elles trouvent en place une organisation déjà existante qui aura établi les communications, les moyens de liaison avec les forces de terre au profit desquelles la force aérienne va travailler. Il faut qu'elles trouvent des bureaux d'opérations qui aient reconnu les couloirs par où cette force devra se diriger pour accomplir ses missions.

Telle est la raison pour laquelle, lorsqu'on entre plus avant dans la voie des compressions d'états-majors, comme j'ai tenté de le faire, on conclut que si l'on veut une force mobile immédiatement utilisable en quelque point que ce soit du front, il faut, à côté du corps d'armée terrestre, à côté de la division terrestre, un état-major aérien déjà en place, qui n'ait pas besoin de faire l'apprentissage du secteur quand la force aérienne arrive, mais soit à même d'utiliser immédiatement cette force aérienne. (*Applaudissements à gauche.*)

Voilà une preuve justifiée de la limite qu'il y a aux compressions dans ce domaine.

Vous avez fait allusion à des incidents, certes regrettables et douloureux, qui se sont produits dans les premiers mois de la guerre, à propos de l'utilisation de certaines armes ou à propos de l'utilisation des appareils pour les missions photographiques. Vous l'avez fait en termes émouvants. Mais il ne faudrait pas passer du particulier au général et laisser croire à la Chambre que les incidents si douloureux qu'ils soient, qui se sont produits dans certains cas particuliers, se sont produits, généralement, dans l'ensemble de l'armée française.

J'ai, ici, la liste des missions qui ont été effectuées par l'aviation française, au cours des trois premiers mois de la guerre.

Au cours du mois de septembre: 1.157 sorties de chasse; 148 reconnaissances à longue distance, dont 88 exécutées de jour; 535 missions d'observation. Ce sont précieusement

celles qui nécessitent l'emploi de l'appareil photographique aux différentes altitudes. Au total, 1840.

Au mois d'octobre: 813 sorties de chasse; 44 reconnaissances à longue distance, dont 40 de jour; 160 missions d'observation. Au total, 1.017.

Au mois de novembre: 1.542 sorties de chasse; 58 reconnaissances à longue distance, dont 39 de jour; 327 missions d'observation. Au total, 1.927 sorties.

Nos équipages ont rapporté de ces missions la documentation la plus utile. Un certain nombre de membres de la commission de l'air sont allés, je crois, la visiter, à l'endroit où elle est déposée, à côté du grand quartier général. Et ils ont pu se rendre compte du caractère des missions effectuées, qui dénotent que les appareils photographiques ont fonctionné, que les appareils étaient aptes à remplir la tâche pour laquelle ils étaient conçus.

Il y a eu des accidents d'enrayage? Parfaitement. Seulement, ce que vous avez négligé de dire, monsieur Robbe — car je veux vous faire observer, forcément, que votre discours manque d'objectivité, non par tant dans ce que vous avez dit que dans ce que vous n'avez pas dit — c'est qu'il y avait eu les mêmes incidents chez nos alliés britanniques.

Vous saviez cependant, puisque vous avez fait état de certains renseignements qui vous étaient procurés par l'inspection générale technique à laquelle vous appartenez, qu'ils nous avaient consultés récemment pour nous faire part des incidents dont ils étaient l'objet et nous demander si nous avions trouvé le remède.

Vous savez également, puisque vous faites partie de l'inspection générale technique, que le développement des films allemands que nous avons pris sur les appareils allemands abattus, a révélé que les appareils eux-mêmes étaient en butte aux mêmes incidents, puisque vous avez, par place, un enrayage complet que dénote le blanc de la pellicule.

Par conséquent, il y a eu des incidents de plusieurs côtés. Vous avez presque, vous-même, fourni l'explication. De part et d'autre, on avait sous-estimé, ou la difficulté d'exécution des missions, ou le cran des équipages, et on n'avait pas pensé que, de part et d'autre, il se rencontrerait des hommes susceptibles d'accomplir leur devoir et leur mission par des froids de moins quarante degrés, à huit ou neuf mille mètres d'altitude.

Vous n'avez pas dit qu'en ce qui concernait immédiatement l'étude de ces problèmes.

Vous n'avez pas dit qu'en ce qui concerne les appareils photographiques, la difficulté était, à l'heure actuelle, résolue, et qu'avec le concours des utilisateurs, auxquels je me plais à rendre hommage, on a mis au point, pour l'appareil photographique, un caisson réchauffant. Et les missions photographiques exécutées depuis lors n'ont plus donné lieu à aucun incident.

J'en viens à la question de l'enrayage des armes. Vous me permettrez de vous adresser le même reproche.

À vous entendre, pour ceux qui ne sont pas complètement informés de ces problèmes, on aurait cru qu'il n'y avait à bord des avions français, à certaines altitudes et à certaines températures, que des armes ne fonctionnant pas.

Il y a exactement une dizaine de jours — c'est la dernière rencontre avec l'ennemi qui s'est produite — un appareil de reconnaissance moderne, un Potez 63 a été



pris en chasse, au-dessus d'Haguenau, par six avions Messerschmitt. Les six avions Messerschmitt sont venus, à tour de rôle, prononcer leur attaque contre le Potez 63. Pas une arme de Messerschmitt n'a fonctionné. Et l'avion, qui volait à 10.500 mètres d'altitude, a continué à revenir en France. Il est arrivé jusqu'à Cirey-sur-Moselle, toujours poursuivi par les Messerschmitt, sans que, d'aucune part, on ait pu tirer une seule balle de mitrailleuse. Il leur a échappé en piquant à terre.

Voilà un fait qui prouve la réciprocity d'incidents, vrais en eux-mêmes, mais qui ne sont pas le fait unique de l'armée française et qui n'ont pas le caractère de généralité que vous tentiez de leur donner ce matin. (Applaudissements.)

Ensuite, vous avez évoqué le problème du stationnement des appareils sur les terrains, problème, je le dis en passant devant la Chambre, non pour chercher un alibi, car nous sommes solidaires du grand soldat qui commande l'armée de l'air, problème du stationnement des unités sur les terrains du front dont toutes les décisions relèvent essentiellement de la compétence du commandant en chef des forces aériennes, seul responsable des opérations.

Vous avez dit que c'était une faute d'avoir dispersé sans abri les appareils autour des terrains, et que les photographies témoignaient que ces terrains étaient repérés, que, dès lors, il n'y avait plus besoin de prendre tant de précautions et qu'il valait mieux avoir des abris légers permettant de travailler plus commodément autour de ces appareils.

Je m'excuse, du point de vue aérien, de vous opposer une remarque. Mais vous avez été pilote vous-même dans l'autre guerre, et vous savez fort bien qu'entre un objectif qu'il est possible de situer sur une carte et par le moyen duquel l'ennemi peut identifier des terrains d'aviation du front grâce aux reconnaissances photographiques effectuées par lui, et un terrain qu'on voit à l'œil nu, il y a une différence. Vous savez que les missions de bombardement des terrains de l'avant, le jour où elles s'exécuteraient, se feraient dans des conditions matérielles plus ou moins favorables, et qu'il est fort différent pour l'ennemi de bombarder un terrain qu'il ne peut repérer sur la carte parce que rien ne le fait apparaître à l'œil nu, ou de bombarder un objectif où les abris légers qu'il aperçoit lui permettent de placer ses bombes.

Voilà pourquoi le général Vuillemin s'oppose à ce qu'on installe quelque abri, que ce soit sur les terrains de concentration. On s'oriente vers une solution, dont je m'excuse de ne pas donner le détail à la Chambre, mais qui est fort différente de celle préconisée par l'honorable M. Robbe.

Vous avez dit, mon cher collègue, que c'était une erreur d'avoir conçu les terrains de concentration dans la forme où on les avait imaginés, avec un citernes d'essence repérable dès le temps de paix. Je vous réponds que les services de l'air n'ont agi que sur les directives du commandement qui voulait pour nos unités créer des approvisionnements de combustible.

Vous souhaitiez que des camions aillent desservir les appareils, au lieu que ceux-ci soient obligés d'aller faire leur plein à la citerne. Eh bien, ceci est réalisé. Des camions vont aujourd'hui rejoindre les échelons volants. Il y a des camions sur la quasi-totalité des terrains.

Cependant, ce n'est pas à une solution, parce que le déplacement d'un camion sur un terrain, par temps humide, est un problème plus difficile que le déplacement d'un avion, étant donné qu'un camion Satam pèse sept tonnes. Ce n'est donc pas là une solution définitive du problème.

Vous avez parlé ensuite de la question des effets chauds. Ici, je partage moi-même l'émotion de la Chambre, émotion accrue, car j'ai conscience de la responsabilité qui m'incombe à une heure particulièrement lourde. Il eut été inhumain, bien que nos yeux fussent surtout tournés vers les problèmes de matériel, que nous n'ayons pas pensé à constituer pour les pilotes qui pouvaient être appelés à faire la guerre des collections d'effets chauds.

Les pilotes présents sous les drapeaux avant la guerre avaient tous leur collection individuelle. Mais, voici ce qui s'est produit.

A la base de tout incident, il y a toujours une parcelle de réalité.

Au début de la guerre, en septembre, le commandement a commis l'erreur d'attendre quelques jours pour demander à l'arrière de compléter les collections individuelles d'effets chauds que les pilotes de l'avant avaient touchés plusieurs mois auparavant. Ces collections se sont trouvées alors partiellement incomplètes, et il a fallu un certain temps pour les compléter. J'apporte à la Chambre l'affirmation qu'à l'heure actuelle toutes les formations sont dotées d'effets chauds et qu'il n'y a plus le moindre déficit à cet égard.

**M. Marcel Héraud.** Il commence à être temps!

**M. le ministre de l'air.** Monsieur Marcel Héraud, il a pu se faire, dans les premiers jours de la guerre, en raison de l'altitude à laquelle on a volé, qu'il ait été nécessaire pour tous les équipages d'employer des vêtements chauds. J'indique qu'il y a eu quelques manquants du fait que les contingents d'effets chauds n'ont pas été renouvelés, car nous ne savions pas à quelle date éclaterait la guerre. (Interruptions.)

**M. Henry Ponsard.** Ce n'est pas sérieux.

C'est justement parce qu'on ne sait pas à quel moment éclatera la guerre qu'il existe dès le temps de paix un ministre de la guerre chargé de tout préparer.

Monsieur Guy La Chambre, il faut être sérieux, surtout dans une séance comme celle-ci.

Ce que vous dites ne tient pas.

**M. le ministre de l'air.** Je dis, monsieur Ponsard, que les pilotes et les observateurs avaient touché leurs collections d'effets chauds, qu'il y a des renouvellements de ces collections, et, si j'ai commis une maladresse d'expression, je la dissipe en précisant que, si on avait pu augurer d'un froid aussi précoce, on aurait, dès l'origine, ordonné leur complètement. Le commandement a tardé à le demander. Dès que l'arrière a eu connaissance des besoins, il a doté le front et, aujourd'hui, il n'y a plus aucun manquant.

Vous avez, d'autre part, monsieur Robbe, évoqué le problème des mécaniciens d'armement. Il est bien évident que l'entretien d'un matériel aussi compliqué que celui dont sont aujourd'hui dotés nos unités pose un problème de personnel capital.

Nous avons fait, je l'évoquerai tout à l'heure, dès le début de 1938, un effort considérable pour augmenter le nombre des personnels, en particulier en ce qui concerne les mécaniciens. Le nombre des mécaniciens sortis de nos écoles a été, en 1939, cinq fois supérieur à celui des mécaniciens sortis l'année précédente. Cependant, les appareils sont tellement compliqués qu'il faudrait presque un mécanicien par avion. Mais, comme, en dehors de l'aviation, nous avons une force de terre et une force de mer dont nous devons nous préoccuper aussi en ce qui concerne le personnel des spécialistes et étant donné les déficits qui existaient, nous n'avons pas la possibilité d'avoir le nombre de mécaniciens formés nécessaire.

Il n'en reste pas moins qu'au début de la guerre, il y a eu une sortie d'écoles de mécaniciens d'équipement et, actuellement, il y a 200 mécaniciens d'armement à l'instruction sur la mitrailleuse de tir à alimentation continue, qui n'a été demandée par le commandement que depuis le début de la guerre. Il n'était pas possible d'avoir initié, en temps de paix, des mécaniciens à sa connaissance, puisqu'elle n'existait pas.

Vous avez indiqué, par ailleurs, que parmi les matériels livrés — je demande, sur ce point, à la Chambre un instant d'attention — il était question de Dewoitine 373, deux escadrilles en ayant été livrées à la marine, dont deux étaient interdites de vol.

Seulement, M. Robbe a oublié d'indiquer à la Chambre que ce sont là d'anciens matériels et que, depuis deux ans que j'occupe le ministère de l'air, je n'en ai jamais commandé un exemplaire.

Monsieur Robbe, vous avez également oublié de dire que les moteurs que vous avez critiqués étaient des moteurs Gnôme du type K dont vous savez pertinemment, puisque vous avez assisté à toutes les séances de la commission de l'aéronautique, que je n'en ai jamais commandé un exemplaire.

Comme vous m'interpellez sur ma gestion de deux ans, il ne faudrait me demander de compte que pour des choses dont j'ai pris personnellement la responsabilité. (Applaudissements sur divers bancs à gauche.)

**M. Jean Ybarrégaray.** C'est dur pour M. Cot, tout cela!

**M. le ministre de l'air.** J'en viens à la partie la plus délicate de mon exposé. Je m'efforcerais de la traiter en toute objectivité et, si je le puis, en toute clarté.

Faisant état d'une récente situation du commandement, M. Robbe a indiqué à la Chambre que l'armée de l'air ne comptait, à l'heure actuelle, sur le territoire métropolitain, que quelque 800 avions susceptibles de faire la guerre, et il a opposé à cette situation, en regard, la situation des forces allemandes, se montant à quelque 5.000 avions.

Je veux bien le suivre dans cette comparaison, mais je désire que nous ne comparions que des choses comparables.

Première remarque. Quand on évalue à 5.000 le nombre des avions de guerre en première ligne, on fait état de la totalité des forces allemandes présumées de première ligne. Or, les appareils de première ligne sont divisés en quatre flottes, d'après la source de renseignements que vous avez indiquée, et le total de ces quatre flottes est celui que vous avez donné.

Vous savez fort bien, monsieur Robbe, qu'à l'heure actuelle, deux seulement de



ces flottes, la deuxième et la troisième, sont dirigées face à notre front, et vous envisagez l'hypothèse, ce que vous avez parfaitement le droit de faire, que la totalité des quatre flottes serait un jour dirigée contre nous.

J'indique simplement que, ce jour-là, nous aurions également à nos côtés une partie au moins de l'aviation anglaise, car, à l'heure actuelle, les flottes allemandes ont deux axes, deux directions: la première et la quatrième, face à l'Angleterre; la deuxième et la troisième, face à la France.

Si vous faites l'hypothèse que les quatre flottes, y compris les deux actuellement dirigées contre l'Angleterre, seront un jour dirigées contre la France, il faut donc faire état des forces anglaises à côté des forces françaises. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche.*)

**M. Georges Scapini.** M. Robbe n'a pas dit cela.

**M. le ministre de l'air.** M. Robbe a dit: « L'armée allemande se compose de 5.000 avions de première ligne. L'armée française compte 800 avions en état de faire la guerre. » Je ne dis pas autre chose.

**M. Georges Scapini.** Il a pris l'hypothèse de 1.000 avions dirigés contre l'Angleterre, et de 1.000 avions dirigés contre la France. Il n'a pas envisagé l'hypothèse de la totalité de la flotte allemande dirigée contre la France, comme vous le prétendez maintenant.

**M. le ministre de l'air.** La situation ne serait pas vraiment à notre détriment, dans cette hypothèse dernière.

Quand un orateur donne ici le chiffre de 5.000 avions allemands de première ligne, il comprend dans ce chiffre — j'ai le document — les avions de première ligne et les avions en « volant d'unité », qui ne sont pas mis en ligne immédiatement, afin de pouvoir, au fur et à mesure, obturer les vides.

Lorsque M. Robbe donne le chiffre de 5.000, il ne tient compte d'aucune indisponibilité, alors même qu'une indisponibilité peut être de la demi-journée.

La totalité des avions français de fabrication moderne atteint un chiffre supérieur à 2.200, mais tous ces avions ne sont pas en première ligne.

Qui décide leur mise en première ligne? Le commandant en chef, responsable de la conduite des opérations.

**M. Henry Ponsard.** Il n'y a plus de ministre responsable!

**M. le ministre de l'air.** Monsieur Ponsard, en temps de guerre, pour un ministre de la défense nationale, il y a deux sortes de responsabilités.

Il y a celle qu'il tient de ses fonctions de membre du comité de guerre, qui, celles-là, lui donnent, avec ses collègues du Gouvernement, une responsabilité solidaire dans la conduite de la guerre. Et puis, il y a la responsabilité de son département ministériel, qui est d'être le fournisseur pour l'avant et pour compte du général commandant en chef les forces — responsable, lui, de la conduite des opérations, comme le Gouvernement l'est de la conduite de la guerre — de tout le matériel et du personnel dont il a besoin. C'est ma responsabilité, c'est celle que je défends à cette tribune. (*Applaudissements au centre.*)

Vous savez fort bien, monsieur Robbe, que la proportion d'indisponibles des avions de plus ou moins courte durée est,

en gros, de 30 p. 100. Par conséquent, pour établir le chiffre d'avions que vous avez donné — vous avez parlé de quelque huit cents avions en état de faire la guerre — vous avez sorti 30 p. 100 d'appareils qui peuvent n'être que momentanément indisponibles et vous avez complété la totalité des avions de l'armée allemande, sans faire de distinction entre les disponibles et les indisponibles.

Vous ne comparez pas deux situations de commandement ou plutôt vous comparez une situation de commandement tenant compte seulement des avions disponibles à un moment donné avec un état théorique des effectifs de l'adversaire.

Quelle est donc exactement la situation de l'armée de l'air?

J'aurais voulu qu'une moins grave accusation que celle que vous avez apportée ici ce matin me dispensât d'apporter, même en comité secret, quelques unes des précisions que j'avais jusqu'à présent réservées pour les commissions. Mais le débat a une importance telle que je ne me crois pas en droit de ne pas soumettre ces chiffres à la Chambre.

Nous disposons, à l'heure actuelle, de plus de quinze cents avions en première ligne et en volant d'unité, dont quelque neuf cents sont des appareils modernes. Le chiffre total de ces appareils modernes est de plus de deux mille, deux mille deux cents, comme je l'indiquais tout à l'heure.

Je devine déjà votre question: où est la différence? Celle-ci est indiquée dans un tableau qui est à la disposition des commissions parlementaires compétentes et qui indique qu'en outre des avions de première ligne et en volant d'unité, il y a des avions en réserve, immédiatement disponibles, qui sont à la disposition du commandement à sa première demande.

Sont-ils armés, me direz-vous? Ici, je demande aussi à m'expliquer, car il y a eu tellement de confusions et d'inexactitudes commises à cet égard que je voudrais les dissiper.

Il y en a une partie qui est armée: ce qui est nécessaire, précisément, pour satisfaire à une demande immédiate du commandement et de l'avant.

Il y en a une autre qui n'est pas armée. Pourquoi n'est-elle pas armée?

Depuis le début de la guerre, les pertes en matériel de chasse, surtout, ont été extrêmement minimes. Nous n'avons pas assez de surfaces couvertes pour abriter la production mensuelle qui sort des usines. Nous sommes donc obligés de stocker les avions, comme on dit, « à la corde », c'est-à-dire avec des housses, et, pour le reste, ils sont exposés à toutes les intempéries.

Si nous mettions sur ces avions les postes de T. S. F., les armes, les commandes de ces armes, et s'ils passaient ensuite trois ou quatre mois aux intempéries, même après avoir été bâchés, pour que chacun de ces avions soit disponible, il faudrait procéder à une révision complète qui demanderait beaucoup plus de temps que la mise en place sur une cellule qui est prête, à l'exception de son armement — car c'est une opération qui ne demande que deux heures par avion — de son armement et de son équipement de T. S. F.

Voilà la raison pour laquelle nous avons toujours, dans toutes les catégories, un certain nombre d'avions tout armés et tout équipés, mais nous attendons que le commandement nous le demande pour passer à l'armement des suivants, qui, au demeurant, sont bons de guerre.

J'aurai l'occasion tout à l'heure, en effet, parlant de la production industrielle, de dire ce qu'il faut entendre par avion sortant de l'usine pris en compte; mais, dès maintenant, en ce qui concerne les avions à la disposition de l'avant, j'indique que, sauf environ 10 p. 100 des 2.250 appareils modernes dont j'ai parlé tout à l'heure, tous les autres sont bons de guerre, à l'exception de leur armement et de leur équipement de T. S. F., dont l'installation demande deux heures par avion.

Ils ne sont pas tous dans les parcs; une partie de ces avions est dans les écoles et il y en a un petit nombre — je l'ai communiqué aux commissions — qui se trouvent sur un théâtre extérieur.

Telle est la situation des avions dont dispose l'armée de l'air. Je voudrais compléter ces indications par une observation.

M. Robbe, dans sa démonstration, avait évalué ce nombre d'avions à quelque 2.000; puis il a dit: Mais il y a dans ce nombre 350 avions d'observation d'un modèle périmé, qui égalent zéro, et 50 appareils de bombardement d'un modèle périmé, qui égalent eux aussi zéro.

De la sorte, les seuls appareils qu'il portait à l'actif de l'armée de l'air étaient, en somme, ceux de l'aviation de chasse, qui est entièrement modernisée, et ceux de l'aviation de reconnaissance, qui est également une aviation moderne.

Nous verrons dans un instant ce qui concerne le matériel; mais je dis, dès maintenant qu'en ce qui concerne le personnel, c'est tout de même un fait intéressant que l'existence des équipages de ces avions même d'un type ancien, car ils représentent des personnels qu'on n'improviserait pas.

Si nous n'avions ni les appareils modernes, ni les personnels, on pourrait certes parler d'une situation catastrophique...

**M. Jean Ybarnégaray.** Mais il ne faut pas les envoyer sur les lignes.

**M. le ministre de l'air.** Je vous remercie de votre interruption, car j'allais précisément faire allusion aux missions qui leur ont été confiées et à la façon dont ils ont pu les remplir, car il convient de leur rendre hommage, et je suis persuadé que la Chambre sera unanime à cet égard.

Au début de la guerre, l'aviation d'observation a fait de la besogne; elle disposait cependant d'appareils anciens.

A ce sujet, il y a eu, certes, de la part du commandement, aussi bien du commandement allemand que du commandement français, une conception que l'enseignement de la guerre n'a pas confirmée.

Dans les deux pays, on croyait que, pour l'aviation de coopération, celle qui était en mission d'observation au-dessus des lignes, on pouvait s'accommoder d'avions lents, car il fallait avant tout que leurs équipages observent, dès l'instant qu'ils étaient protégés par une aviation de chasse puissante.

Ce fut une erreur. Les Allemands l'ont commise comme nous. Ils ont accompli peu de missions d'observation, mais ils en ont fait assez pour que nous ayons pu abattre un Eschen, de type ancien, qui est l'équivalent de nos Morane.

Dès que le commandement s'est aperçu qu'avec une aviation de chasse aussi rapide que celle dont on disposait de part et d'autre, une aviation ancienne n'était plus apte à accomplir des missions d'observation sans accepter de subir des pertes que nous ne voulions pas encourir, on a décidé de remplacer ces avions anciens par des



appareils modernes, les Potez 63-11, qui sortent à la cadence de 80 et 100 par mois.

Je m'expliquerai sur la modernisation.

D'autres personnels également, montés sur des appareils de types anciens, ont accompli des missions; c'étaient ceux qui étaient montés sur des bombardiers.

Ils ont fait des opérations de reconnaissance de nuit. Dans les deux premiers mois de la guerre, des missions de nuit ont été accomplies très profondément derrière les lignes ennemies, à 200 ou 300 kilomètres derrière ces lignes, par des équipages montés sur des Amiot 143, appareils d'un très ancien modèle, et j'ai la satisfaction de pouvoir dire que les pertes, à cet égard, ont été insignifiantes.

Il ne faut donc pas conclure de ce que tous les avions ne sont pas du dernier type, que ces avions ne valent rien. Ils représentent d'abord un personnel dont le degré d'entraînement et les capacités ont été prouvés pendant les premiers mois de la guerre; ils représentent ensuite, tout de même, des possibilités, notamment en ce qui concerne le bombardement de nuit.

Et le bombardement de jour, me direz-vous, si vous n'avez pas encore vos nouveaux appareils en service pour les unités de l'avant ?

Eh bien, c'est là où joue la collaboration militaire des alliés. Il est évident qu'une guerre implique toujours une certaine distribution des missions entre les Alliés. Et, à cet égard, le sort nous favorise puisque nos amis britanniques ont porté en première ligne leur effort industriel sur la sortie des bombardiers, cependant que nous portons le nôtre sur la chasse.

Il est évident, messieurs — et c'est pourquoi j'ai commencé ces explications en vous disant que je ne veux pas démontrer que tout allait bien — que la guerre a surpris l'armée de l'air en pleine période de réorganisation.

Il est évident — j'y reviendrai tout à l'heure, au point de vue de la production et je ne l'ai jamais dissimulé aux commissions parlementaires — que le plan 5 de paix était un plan dont la réalisation était prévue en deux ans et demi; ce n'était qu'au cours de l'année 1940 que nous devions avoir une force de l'air assortie à ce qu'étaient nos forces de terre.

Nous avions, à la déclaration de guerre, la quasi totalité de nos avions de chasse modernisés — il ne faudrait pas l'oublier et les traiter par préterition — et c'est une des raisons qui font que, jusqu'à présent, nous n'avons pas connu, de la part de l'ennemi, de grandes offensives aériennes.

Je pourrai vous indiquer tout à l'heure la proportion d'avions de chasse allemands abattus, par rapport à la proportion d'avions de chasse français. C'est plus de deux avions allemands qui ont été abattus par rapport à un avion de chasse français. Or, j'avais subi quelques critiques lorsque, en suite de l'avis exprimé par le conseil supérieur de l'air, au printemps de 1938, j'avais décidé, toutes affaires cessantes, de procéder d'abord à la modernisation des avions de chasse.

A ce moment-là, certains m'ont dit la chasse est une conception périmée! C'est de l'aviation défensive. Aujourd'hui, le meilleur moyen de prévenir l'offensive, c'est de la prendre soi-même. Il faut une aviation de représailles ».

Je n'ai pas entendu, depuis le début de la guerre, de critique pour avoir d'abord modernisé l'aviation de chasse. Nous ne pouvions pas faire tout de front et la guerre nous a pris au début de la modernisation de notre aviation de bombarde-

ment. Mais s'il n'y avait pas encore de bombardiers modernes dans nos unités, il n'y en avait pas moins des cadres et des formations; c'est ce sur quoi j'insiste, car les cadres et les formations ne sont pas ceux de quelque 1.000 ou 1.200 avions; ils sont les cadres et les formations de 1.500 ou 2.000 avions, et dès que le matériel moderne sera pris en main par eux, ils seront aptes à leur mission.

Notre aviation de reconnaissance était entièrement modernisée. Vous avez traité, monsieur Robbe, d'un ton un peu méprisant les quelques avions de reconnaissance modernes. Il n'y avait qu'un matériel, le Bloch 131, dont nous avons toujours dit qu'il était un matériel de transition; mais, comme il n'y avait pas autre chose à mon arrivée, en 1938, ces avions, le commandement les a demandés. Nous les avons ensuite remplacés par les Potez 63, qui ont accompli les missions de reconnaissance que j'indique.

Parlant de l'activité de ces premiers mois de la guerre, je veux aussi signaler à la Chambre qu'il y a des équipages qui, depuis ces tout derniers temps, font des missions de nuit, plusieurs fois par semaine au-dessus de Munich, d'Erfurt et de Nuremberg. Ce sont les équipages qui sont à bord des Farman quadrimoteurs dont le rayon d'action permet d'aller, de nuit, survoler les villes allemandes et jeter des tracts; cela se fait encore couramment à l'heure actuelle.

Ainsi, l'aviation de chasse, à la déclaration de guerre, était en totalité modernisée. L'aviation de reconnaissance l'était aux deux tiers. L'aviation de coopération ne l'était pas, mais on comptait qu'elle pourrait opérer sous la couverture de l'aviation de chasse. L'aviation de chasse n'était pas encore modernisée; nous le savions et nous ne l'avons jamais dissimulé.

Qu'est-ce qui est comparable? C'est l'aviation de chasse française à l'aviation de chasse allemande stationnée devant nous.

A l'heure actuelle, il y a deux flottes allemandes stationnées devant nous. Elles comprennent — j'ai le même document que celui qui a servi à M. Robbe à établir ses observations: il vient du 2<sup>e</sup> bureau — d'après les estimations les plus sérieuses, 758 appareils de chasse.

Le nombre des appareils de l'aviation de chasse française en regard, je l'emprunterai à M. Robbe lui-même, qui l'a indiqué comme atteignant 745.

Vous m'objecterez, sans doute, que tous ces appareils de chasse ne sont pas aux armées. J'en conviens. Une partie est en mission de défense aérienne du territoire sur des points sensibles de grandes villes. Mais les groupes de chasse ont donné à ces formations deux missions, dont la première est, en cas de bombardement aérien, de s'engager dans la bataille aérienne.

On peut donc dire que le nombre d'avions de chasse modernes hors de guerre existants en France pour les unités correspond, à dix unités près, à celui d'avions de chasse des deux flottes allemandes qui nous sont, à l'heure présente, opposées.

Si nous devons avoir contre nous, non seulement l'aviation de chasse de ces deux flottes, mais également des deux autres, qui sont moins dotées en chasse, j'appoint que nous apporteront nos alliés britanniques devrait nous permettre d'équilibrer les moyens de chasse.

J'en viens — ce sera la dernière partie de mes explications — à la politique industrielle qui a été suivie depuis deux ans et

dont M. Robbe a dit, en termes quelque peu sévères, qu'elle se traduisait par une mauvaise utilisation des crédits.

**M. Malon.** Et l'aviation de bombardement ?

**M. le ministre de l'air.** Je vais en parler.

Les membres des commissions de défense nationale savent que je n'ai pas le goût des polémiques rétrospectives et que je me les suis toujours interdites. Aussi, dans cette partie de mes explications, si je vais être obligé de faire le point de la situation que j'ai trouvée, pour préciser l'étendue de l'effort réalisé depuis mon arrivée au ministère de l'air, je le ferai en toute objectivité, en me gardant de porter sur le passé quelque jugement que ce soit, qui serait, au demeurant, très différent de celui qui a été porté quelquefois avec des préoccupations de polémique que je n'ai, certes, pas à cette heure.

L'industrie française sortait, en janvier 1938, elle avait sorti, en moyenne, au cours de l'année 1937, 37 avions de guerre par mois.

**M. Henry Andraud.** Trente-quatre milliards de crédits ?

**M. Edouard Daladier,** président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre, ministre des affaires étrangères. Nous discuterons, un jour, des crédits.

**M. Léon Blum.** Quand vous voudrez.

**M. le ministre de l'air.** Quelle était la situation de l'armée de l'air ? A l'époque, l'armée de l'air disposait, en tout et pour tout, de 1.100 avions pratiquement sans aucune réserve et lorsqu'il s'est réuni pour définir le plan de modernisation et d'accroissement qu'il convenait d'adopter, le conseil supérieur de l'air a estimé qu'aucun des 1.100 avions existant à la date de février 1938 ne pouvait être retenu au profit du nouveau plan.

J'entends bien que des commandes étaient placées, portant sur des matériels d'un type nouveau: Potez 63 et Morane 406, mais 290 de ces commandes étaient placées, les unes depuis vingt mois, les autres depuis quatorze et l'industrie française s'était avérée incapable de livrer aucun de ces matériels (*Mouvements divers*) et, de fait, elle ne disposait, ni en machines-outils ni en main-d'œuvre, des moyens lui permettant de passer à une production en rapport avec ce qu'exigeait le nouveau plan.

Ce plan tendait à porter, en deux ans et demi, de 1.100 à 2.800 avions en ligne notre armée de l'air, et dans le même moment, à moderniser la totalité des matériels.

J'ai dit que deux appareils étaient commandés: un appareil de chasse et un appareil de reconnaissance. Aucun bombardier d'un type nouveau n'était commandé. Deux prototypes existaient: l'un un prototype Amiot, l'autre un prototype Lioré, mais ils étaient à l'expérimentation et n'étaient pas encore susceptibles d'être commandés.

D'autre part, l'état de l'industrie française des moteurs ne permettait pas de faire choix d'un appareil de chasse unique, le Morane, à moteur à refroidissement par liquide, mais nécessitait également le choix d'une cellule pour recevoir un moteur à refroidissement. Le prototype Bloch 151 n'était pas au point et n'a pu être commandé que quelques mois après.



En outre, les appareils n'avaient jamais été, dans l'esprit de ceux qui les avaient conçus, destinés à une fabrication en grande série, de sorte qu'ils offraient des difficultés de construction inhérentes à leur conception même, et des difficultés de reproduction industrielle quasi-insurmontables.

La modernisation des appareils et l'accroissement de leur nombre ayant été décidés, le premier effort à accomplir était donc de forger l'outil destiné ensuite à sortir les avions.

Je ne crois pas, monsieur Robbe, que mes services aient fait preuve à cette époque, ni à l'heure présente, de beaucoup d'esprit bureaucratique; je ne crois pas qu'on ait éludé les responsabilités.

J'ai indiqué, à l'époque, le volume des commandes qui avaient été passées dans un temps qui est véritablement un minimum et qui n'avait jamais été égalé.

L'effort portait sur une commande de 1 milliard 200 millions de francs de machines-outils, précédant un programme de 2.500 millions en achèvement à l'heure actuelle, faisant suite à un investissement de 65 millions effectué dans l'année précédente, 1937, au profit d'un outillage industriel dont la valeur a été évaluée, à dire d'experts, à une quarantaine de millions au moment de la nationalisation.

Par conséquent, tout était à créer au point de vue industriel, non seulement dans l'industrie des cellules, mais aussi, avec le système des contrats de démarrage, dans l'industrie des moteurs et, plus encore, dans l'industrie des accessoiristes, car l'avion moderne est infiniment complexe et sa construction met en jeu cent vingt industries différentes, car il y a le système des hélices à pas variable qui exige la mise en place d'une véritable petite usine électrique à bord de l'avion, le système des trains d'atterrissage éclip-sables, tout le système des instruments de bord dont j'ai cherché à obtenir la simplification, mais les utilisateurs ont estimé que cette simplification présentait des limites.

De sorte que l'effort était immense. Néanmoins, à la fin de 1938, nous sortions plus de quatre-vingts avions de guerre par mois, ce qui, dans les hypothèses les plus optimistes, était le maximum de production espéré, au cas où il serait donné au ministre de l'air autant de crédits qu'il en réclamerait.

L'année suivante, cette production est allée en croissant.

Nous allons nous expliquer sur les catégories d'avions qu'elle comprend. Je vais donner le chiffre à la Chambre. Ce n'est pas, celui-là, un chiffre de sortie industrielle qui peut donner lieu à certaines contestations. C'est un chiffre d'appareils pris en compte.

Pour permettre à la Chambre d'en apprécier le sens, je voudrais dire un mot d'éclaircissement.

Lorsqu'un appareil est terminé par l'avionneur, il quitte le hangar où s'achève sa fabrication et va « au champ » c'est-à-dire subir les vols de réception que lui fait faire le pilote du constructeur, en attendant que le pilote de l'armée de l'air lui fasse subir des vols de contre-réception.

Quand l'appareil a satisfait à ces deux séries de vols, il est pris par un pilote convoyeur de l'armée de l'air qui le mène dans un entrepôt.

J'ai indiqué aux commissions, à leur demande, non seulement le chiffre des

appareils pris en compte, mais le chiffre des sorties industrielles

Pourquoi? Parce qu'il est possible, et c'est le cas dans les mois d'hiver, notamment au mois de décembre, ce fut le cas ce matin même, que les circonstances atmosphériques ne permettent pas aux avions qui sont à la piste de subir les vols de réception et de contre-réception.

Ces avions s'accumulent, et comme l'armée de l'air ne les prend en compte, c'est-à-dire n'en prend livraison, que lorsqu'ils ont subi ces deux séries de vols, la livraison à l'armée de l'air se trouve différée, non pas pour des raisons d'ordre industriel, mais par suite des conditions atmosphériques qui s'opposent aux vols de réception des avions.

Voilà les raisons pour lesquelles les statistiques dont ont connu les commissions donnent toujours le chiffre des avions livrés à l'armée de l'air, c'est-à-dire le chiffre des avions pris en compte et, d'autre part, le chiffre des sorties industrielles, afin qu'à première vue les commissions puissent se rendre compte si le fait qu'on a pris peu d'avions en compte certain mois et qu'on en a pris beaucoup plus durant un certain autre, correspond à une raison d'ordre industriel ou simplement à une raison d'ordre climatique.

Par conséquent, je pense que le chiffre des avions pris en compte ne sera contesté par personne. Ce chiffre des avions pris en compte, des avions de fabrication française — car j'ai retranché les avions américains — a été de 2.277 au cours de l'année 1939.

J'ai fourni moi-même à mon ami M. Rives, rapporteur du budget de l'air, devant la commission des finances, l'indication que, sur ces 2.277 avions de fabrication française, 230 appareils seulement avaient eu à subir des modifications autres que la mise en place de l'armement et des équipements de T. S. F.

Je m'excuse d'entrer dans des détails un peu arides, mais j'estime que des confusions faites de bonne foi (*Applaudissements*) sont à la base de beaucoup de controverses: il est indispensable de faire la lumière.

Que signifie, me direz-vous, cette livraison à l'armée de l'air de 2.277 avions dont plus de 90 p. 100 ont leur fabrication entièrement terminée?

Cela signifie, par rapport aux années précédentes, le total de la production des années 1934, 1935, 1936, 1937 et 1938, puisque les livraisons à l'armée de l'air d'avions de guerre au cours de ces années ont été les suivantes: pour 1934, 197 avions; pour 1935, 494; pour 1936, 570; pour 1937, 422; pour 1938, 533 et, pour 1939, date à laquelle a joué l'outil que nous avons forgé dans les huit mois précédents, 2.277.

Voilà ce que j'avais à dire en ce qui concerne la production, et si vous voulez bien, maintenant, rapprocher les chiffres...

**M. Jean Ybarnégary.** Où sont ces appareils?

**M. le ministre de l'air.** Je vais vous répondre.

**M. André Le Troquer.** La Chambre se demande, monsieur le ministre, si ces chiffres s'additionnent.

**M. Jules Moch.** On a tendance à totaliser les chiffres que vous avez donnés. Mais alors, dans ce total, figurent des appareils que vous considérez maintenant comme démodés, j'imagine, s'ils furent modernes à l'époque de leur construction.

Sinon, nous disposerions de plus de 2.500 avions.

**M. le président du conseil.** Les explications de M. le ministre de l'air me paraissent très claires.

Il a établi la liste des productions, année par année, sur laquelle nous discuterons, d'ailleurs, de façon approfondie, croyez m'en.

Il a cité le nombre des appareils construits chaque année, de 1934 à 1938, montrant que les fabrications de la seule année 1939, qui s'élèvent à 2.277 appareils modernes, dépassaient en nombre la production des cinq années précédentes.

**M. Jean Ybarnégary.** Où sont ces avions?

Comprenez, monsieur le président du conseil, que ce qui compte, dans un tel débat, à cette heure, ce n'est pas cette énumération de tableaux rétrospectifs.

Ce qui nous angoisse, ce qui nous a angoissés plus que tout, dans les déclarations de M. Robbe, ce matin, le voici:

« En face de nous, cinq mille avions allemands; chez nous, huit cents. »

**M. le président du conseil.** Mais non!

**M. Jean Ybarnégary.** Si vous pouviez établir que M. Robbe s'est trompé...

**M. le président du conseil.** Certainement.

**M. Jean Ybarnégary.** ...et qu'il y a, à l'heure actuelle, en face des 5.000 avions allemands, 2.300 avions français modernes capables de lutter à égalité de force avec leurs adversaires, ...

**M. le président du conseil.** Assurément.

**M. Jean Ybarnégary.** ... quel soulagement serait le nôtre et quelle fierté sortirait de ce comité secret! (*Très bien! très bien!*)

**M. le ministre de l'air.** Si je suis autorisé à donner la liste, par catégorie, de nos avions...

**M. le président du conseil.** Non.

Vous le pensez bien, monsieur Ybarnégary, je ne défends pas ici un gouvernement. Comme vous tous, je me préoccupe de défendre notre patrie. C'est la seule considération qui me détermine et quand j'ai parlé, tout à l'heure, du nombre des avions construits avant 1939, ou avant 1938, c'était sans aucun esprit de polémique, vous le pensez bien.

Je me préoccupe de défendre le bien commun, la patrie commune, les idées que cette patrie représente.

J'aurai l'occasion, le plus tôt possible, de répondre à un certain nombre de critiques ou d'objections, non pas pour le plaisir d'en triompher, mais avec le désir, reconnaissant ce que certaines peuvent avoir de fondé, d'améliorer — je ne m'y suis jamais opposé — la situation présente. (*Applaudissements.*)

Mais je veux dès maintenant vous dire ceci: Ou bien je suis moi-même trompé — ce qui serait surprenant — ou bien, si vous faites le total des aviations alliées opposées à l'aviation allemande, qui a une avance certaine sur nous — on ne crée pas une industrie aéronautique en deux ans (*Applaudissements sur divers bancs, à gauche et au centre. — Interruptions à droite.*)...

**M. Georges Scapini.** Quel est le rapport des forces?



**M. le président du conseil.** Je discuterais cette question.

Je m'étonne de provoquer des interruptions; je parle comme un homme qui ne cesse pas, je pourrais dire heure par heure, de penser aux événements qui peuvent se produire.

Je ne pense qu'à cela, peut-être à tort. J'aurais pu penser aussi à d'autres choses. J'y penserai après ce comité secret, car il faudra tout régler d'un coup.

Monsieur Ybarnégaray, je suis allé d'escadrille en escadrille. J'ai vu ces aviateurs qui avaient repoussé partout l'intrusion des avions de chasse allemands, dont on nous a dit ce matin qu'ils étaient supérieurs aux nôtres. Ils les ont abattus.

En 80 combats, 38 avions de chasse allemands ont été abattus; 18 avions français ont été abattus. C'est tout de même un résultat. (*Vifs applaudissements.*)

**M. Georges Scapini.** Quel est le rapport des forces ?

**M. le président du conseil.** Monsieur Scapini, je vous parlerai du rapport des forces.

Vous avez fait des interruptions auxquelles je répondrai quand j'aurai l'occasion de m'expliquer à la tribune sur l'ensemble de ces problèmes.

Je vous répondrai personnellement, monsieur Scapini.

**M. Georges Scapini.** Je serai heureux de vous entendre.

**M. le président du conseil.** Vous en serez heureux ? Je le souhaite.

**M. Georges Scapini.** J'en suis convaincu.

**M. le président du conseil.** Voici un fait : On disait ce matin : « Les mitrailleuses françaises se sont enrayées. »

C'est vrai. J'ai vu moi-même...

Croyez-moi, je ne suis pas un ministre publicitaire. (*Sourires.*) Je vais voir de près les choses et je parle aux hommes de mon pays, de ma patrie, de notre patrie, qu'ils soient aviateurs, fantassins, artilleurs ou autres. Je leur parle ce langage direct que vous leur parlez aussi.

Les mitrailleuses se sont enrayées ?

Oui. J'ai vu des aviateurs qui ont dit : « Nous voulions tirer. Nous avons manqué notre but. La mitrailleuse n'a pas tiré. »

Croyez-vous que les mitrailleuses allemandes ne se soient pas aussi quelquefois enrayées ?

La vérité, c'est que nous sommes débordés, les uns et les autres, par les progrès formidables de la technique, qu'aucun cerveau, ni en Allemagne, ni en France, ni en Angleterre, ni peut-être — je dis peut-être — aux Etats-Unis, n'avait prévus.

Il y a quelques jours, un combat a été livré à 12.500 mètres d'altitude !

Quand nous examinerons le problème de la D. C. A. je me permettrai de poser cette question.

Monsieur Ybarnégaray, on a fabriqué en 1939 parce que j'ai pu donner des crédits.

Bien sûr ! J'ai pu donner vingt milliards au ministère de l'air.

Si je ne craignais de m'égarer dans les sentiers de la politique intérieure, je dirais que c'est peut-être parce que j'ai inspiré un certain sentiment de confiance qui a fait que les capitaux ont été rapatriés et se sont investis. (*Vifs applaudissements.*)

Nous avons pu donner, en effet, facilement, 20 milliards au ministère de l'air.

On dit : « Qu'a-t-on fait de ces 20 milliards ? »

**M. Guy La Chambre** vous l'explique : On a fait 2.600 avions, tous modernes.

Monsieur Ybarnégaray, je m'excuse... (*Mouvements divers.*)

**M. le président.** Écoutons M. le président du conseil.

**M. le président du conseil.** ...je m'excuse auprès de vous tous, messieurs, si je suis un peu passionné.

**M. Léon Blum.** Nous le sommes tous.

**M. le président du conseil.** Vous l'êtes tous autant que moi, mais moi, qui suis du Midi, je donne peut-être à mes expressions une ardeur excessive.

**M. Léon Blum.** Nous aimerions une forme plus modérée.

**M. le président du conseil.** Je vous remercie, vous qui êtes député du Midi, monsieur Léon Blum.

M. Ybarnégaray me pose la question qui est dans tous les esprits : où sont ces avions modernes ?

Messieurs, le commandement vous dit : je n'ai besoin, pour garder le front en cette période de la guerre, que de tant d'avions — les uns disent 750, les autres 780, 800, peu importe — d'un nombre d'avions de chasse français qui équilibre, d'ailleurs, ce que nous avons devant nous, pour le moment, en avions de chasse allemands. Car c'est exactement la même chose. C'est presque exactement le même chiffre, si je ne me trompe.

Et derrière, il n'y a rien ?

Sur les 2.600 avions construits, il n'y en a que 800 capables de combattre ?

Vous avez raison de poser la question. C'est là le vrai débat.

**M. Fernand Robbe.** C'est la seule que je pose

**M. le président du conseil.** Vous en avez posé beaucoup d'autres...

**M. Fernand Robbe.** Celle-là en particulier.

**M. le président du conseil.** ...auxquelles je répondrai d'ailleurs.

Mais je pense, d'après tous les témoignages que j'ai recueillis sur le front des chefs de notre armée de l'air, que vous avez au moins autant d'avions modernes en deuxième ligne, derrière ce chiffre d'avions sur lequel nous sommes tous d'accord.

**M. Fernand Robbe.** C'est là que je ne suis pas d'accord.

**M. le président du conseil.** C'est là que vous n'êtes pas d'accord ?

**M. Fernand Robbe.** Non, et je vais vous donner un exemple.

**M. le président du conseil.** Vous donnerez beaucoup d'exemples...

**M. Fernand Robbe.** Non, je n'en donnerai qu'un, très simple.

**M. le président du conseil.** Vous avez critiqué l'achat d'avions américains...

**M. Pierre Béranger.** Mais non !

**M. le président du conseil.** Pourquoi ce mot « américains » vous met-il en colère ?

**M. le président.** N'interrompez pas M. le président du conseil. Vous aurez la parole à votre tour. Vous êtes inscrit.

**M. le président du conseil.** Je déclare, monsieur Robbe, d'après les paroles qui m'ont été données à plusieurs reprises, d'après les affirmations catégoriques qui ont été produites devant moi, qu'il y a derrière ces avions de première ligne un nombre au moins égal d'avions capables de jouer leur rôle dans le combat.

**M. Fernand Robbe.** Non !

**M. le président du conseil.** Vous dites — et j'ai entendu souvent cette réflexion — : il faut les armer.

**M. Fernand Robbe.** Non.

**M. le président du conseil.** J'y viendrai.

**M. Fernand Robbe.** Je m'excuse, mais je ne peux...

**M. le président du conseil.** Vous me répondrez, car il faut que nous poussions ce débat jusqu'à son terme. (*Applaudissements.*)

La question que M. Ybarnégaray m'a posée, je l'ai posée moi-même, bien entendu. C'est une question de bon sens et de raison.

Si vous avez, demain, la grande offensive allemande...

*Plusieurs membres.* Voilà la question !

**M. le président du conseil.** ...n'avez-vous à opposer à cette aviation allemande — sur laquelle je m'étendrai à mon tour — indépendamment du concours britannique, considérable — je donnerai des chiffres à la tribune si l'Angleterre, si mes amis du gouvernement britannique me le permettent — n'avez-vous, vous-mêmes, à opposer plus que ces 800 avions modernes dont nous parlons, qui alimentent toutes nos discussions depuis des mois ?

J'ai l'assurance qu'à part 10 p. 100, disons 15 p. 100 si vous voulez, du total des avions modernes fabriqués en 1939 — et ce sera le mérite de M. Guy La Chambre et de ses services, quels que soient leurs défauts, de les avoir tout de même fabriqués, d'avoir fabriqué en 1939 plus d'avions que durant les cinq ans qui ont précédé — il y a un nombre sensiblement égal d'avions capables d'entrer dans la bataille.

Messieurs, ou j'ai tort, ou j'ai raison.

**M. Henry Andraud.** Avec dix fois plus de crédits et d'usines.

**M. le président du conseil.** Ce que je pense, me l'étant entendu affirmer à diverses reprises, c'est que, à part ces nécessités d'installer telle ou telle mitrailleuse à bord, de procéder à telle ou telle réparation ou addition qui peut se faire en quelques heures, comme on le fait, d'ailleurs, pour tout matériel dans tous les pays du monde, il y a, derrière, une masse d'au moins 750 à 800 avions, également modernes, qui entreraient dans la bataille.

Voilà la réponse que je donne aux interrogations. Je dis que sur ce total d'avions modernes fabriqués en 1939 — et en 1939 seulement — auxquels s'ajoutent ceux qui ont été fabriqués dans les années précédentes...

**M. Xavier Vailat.** Ils ne servent plus à rien.



**M. le président du conseil.** Nous sommes, comme on l'a dit, au point vif, crucial, dramatique, si l'on veut, du débat.

Moi, j'ai toujours cru, parce que les hommes les plus respectables m'en ont toujours donné leur parole, que derrière ces avions, dont on a parlé toute la matinée, il y en a un nombre sensiblement équivalent, qui est capable d'entrer en guerre.

C'est tout le débat.

**M. L.-O. Frossard.** C'est tout le débat !

**M. le ministre de l'air.** Je voudrais apporter à la Chambre, précisément sur le point même qui fait l'objet de ses préoccupations, des indications de chiffres. J'ai voulu être discret. Les commissions ont eu plus de détails. J'avais espéré ne pas être obligé de les produire. (*Exclamations.*)

Mais, devant l'importance du débat, je vais apporter à la Chambre des précisions analogues à celles que j'ai apportées en commission.

M. Robbe dit: Il y a, à l'heure actuelle, aux armées, 828 avions disponibles, d'après une situation du commandement; « quelque 800 avions », avez-vous dit.

Je dis, d'abord, que quand on prend lesdits avions disponibles aux armées, on ne prend pas tous les avions aux armées. Car les uns et les autres d'entre vous qui êtes allés visiter des unités, quand vous arrivez dans certains groupes, vous vous apercevez qu'il y a, se on les groupes, entre 20 et 30 p. 100 du matériel indisponible, ce qui ne veut pas dire qu'il soit cassé.

Il y a constamment, après mission, une révision; il y a tel armement à vérifier, il y a telle revue du moteur à faire. Et, quand on prend une situation concernant seulement les disponibles, pour la comparer avec celle d'en face, il faut prendre en face aussi rien que les disponibles. Mais, étant donné que les disponibles, nous ne les connaissons pas, il faut prendre les existants dans les formations et les comparer aux existants dans les formations d'en face.

J'ai donc fait les comparaisons, en ne prenant que les avions modernes dont vient de parler M. le président du conseil. Il y a même aux armées des avions anciens qui sont encore en service et qui sont dotés de leurs équipages instruits, des équipages qui sont encore pour quelques semaines sur des avions de type ancien, mais qui, très prochainement, seront sur des avions modernes. Je vais les chiffrer.

Avions de chasse, existants en appareils modernes. Je ne compte pas les appareils détruits, qui sont en tout et pour tout au nombre de 47, et non pas tous par fait de guerre, car M. le président du conseil vous a dit tout à l'heure qu'à fin décembre le nombre de ces derniers était seulement de 18 avions. Les avions de chasse restants sont au nombre de 1.810, se répartissant ainsi qu'il suit:

Catégorie chasse première ligne, 530.

Volants d'unités, ce que j'expliquais tout à l'heure sur une invitation de M. Léon Blum, c'est-à-dire sur le terrain même, 156.

En réserve bons de guerre, en réserve à l'avant, 181.

Soit, à l'avant, en chasse, 867 appareils.

**M. le président du conseil.** C'est le chiffre.

**M. le ministre de l'air.** J'indique maintenant ou sont les autres, qui se montent au nombre de 943.

Il y a, en école 221, car n'oubliez pas, messieurs — c'est une parenthèse que j'ouvre rapidement — que nous devons, pour satisfaire au plan de guerre, passer du chiffre de 300 pilotes, chiffre qu'on prévoyait en 1936, au chiffre de 4.000 pilotes nécessaires pour utiliser les moyens mis à notre disposition, et à celui de 15.000 à la fin de cette année.

Je suis donc obligé de prélever des appareils modernes pour leur instruction en école; autrement ces pilotes ne seraient pas aptes à prendre les appareils qu'ils auront par la suite à utiliser au front. (*Applaudissements.*)

**M. Georges Scapini.** Bons de guerre ?

**M. le ministre de l'air.** Ces appareils sont bons de guerre, à l'exception seulement de leur poste de T. S. F. et de leur armement, car une partie seulement de ces appareils est armée; il est évident qu'on ne prendrait en cas de besoin que les avions nécessaires pour les mettre en avant, mais il suffirait de deux heures pour compléter l'équipement des autres.

Il y a en outre en Afrique du Nord, dans les colonies et dans le Levant, 157 appareils.

D'autre part, il y a un stock disponible à l'arrière, stock dont j'ai indiqué tout à l'heure qu'au fur et à mesure qu'il s'épuise, on l'augmente par petites quantités, et qui est de 21 appareils.

Enfin il y a un stock en cours d'armement qui est de 353 appareils. J'indique immédiatement que c'est parmi ces 353 appareils que figurent les 230 appareils dont j'ai donné l'autre jour la liste à la commission de l'air et qui sont en modification: il y a 57 Bloch 151, 161 Bloch 152 et 12 Potez 63 en modification, car le commandement a demandé précisément que les Potez 63 qui étaient destinés à des pays étrangers soient équipés conformément aux caractéristiques de l'armement et de l'équipement français. Cela fait exactement les 230 appareils dont j'ai donné la liste, qui sont en entrepôt. Ce sont les seuls parmi les 2.248 appareils du total auquel nous allons arriver qui ne soient pas des avions bons de guerre, je veux dire sous réserve de l'équipement en T. S. F. et de l'armement.

Il y a, en réparation, 191 appareils — c'est le jeu normal des appareils qui passent en révision.

Au point de vue de la flotte de bombardement, à la date du 1<sup>er</sup> janvier — c'est la situation du commandement, document officiel du 1<sup>er</sup> janvier — il y avait, aux armées, en première ligne, 77 appareils modernes de bombardement et, à l'arrière, 60 appareils, ce qui donne un total de 137.

**M. Fernand Robbe.** Appareils de quelles marques ?

**M. le ministre de l'air.** Il y avait 6 Amiot, 56 Liéré... (*Mouvements divers*)

M. Robbe me demande de quelles marques sont ces appareils. Je suis prêt à lui donner la liste. (*Protestations.*)

S'il n'insiste pas, je passe.

J'en viens aux appareils de reconnaissance et d'observation. Appareils modernes, non compris le Bloch 131 qui a cependant les caractéristiques d'un appareil moderne, qui est un appareil du plan V des avions modernes, mais qui s'est révélé difficilement utilisable pour des missions de guerre et a, par conséquent, été réformé: à l'avant, 180 appareils; à l'arrière, 120 appareils.

Je récapitule: 1810 appareils de chasse, dont 867 à l'avant et 943 à l'arrière — 137 avions de bombardement, dont 77 à l'avant et 60 à l'arrière — 301 appareils de reconnaissance et d'observation, dont 181 à l'avant et 120 à l'arrière.

Nous arrivons bien ainsi au total de 2.400 et quelques appareils dont je parlais tout à l'heure. Ce chiffre correspond bien à celui des productions, à quelque cinquante avions près, de l'année 1939, la seule année qui ait correspondu à une sortie d'avions modernes.

Il y a, en outre, les appareils de type ancien dont je disais, après M. le président du conseil, qu'il ne fallait tout de même pas les compter pour zéro car si, au début de la guerre, nous étions obligés de faire, en représailles, des opérations de bombardement, ces appareils qui font déjà des missions pour lancer des tracts à 250 ou 300 kilomètres à l'intérieur des lignes ennemies pourraient tout aussi bien accomplir des opérations de bombardement.

En définitive, le nombre des avions existants dans l'armée française est de 4.620 appareils, dont 2.248 appareils modernes. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

Je précise à nouveau, au risque de me répéter, mais je crois que le sujet en vaut la peine, que si l'on compare la chasse française à la totalité de la chasse allemande des quatre flottes de première ligne, nous sommes en état d'infériorité.

Mais si l'on compare la chasse française en ligne à la chasse allemande des deux flottes qui nous sont actuellement opposées, la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> flottes, au demeurant celles qui sont le plus richement dotées en appareils de chasse, on constate que nous avons le même nombre d'appareils de chasse, de Belfort à la mer du Nord, que les Allemands nous en opposent. On ne peut donc pas parler de déséquilibre entre les deux aviations de chasse.

Néanmoins, on peut faire l'hypothèse que fait M. Robbe, celle des quatre flottes de chasse allemandes opérant contre nous. Mais il faut bien admettre que, dans ce cas, si les deux flottes qui sont actuellement engagées contre l'Angleterre viennent opérer contre nous, les avions anglais viendront sur notre front, à nos côtés, et feront la balance. (*Applaudissements à gauche.*)

Quel est aujourd'hui l'étiage de notre production? Celle-ci oscille entre 300 et 350 avions de guerre par mois, plus les avions-école, et 600 moteurs. Les chiffres des sorties sont, en ce moment-ci, à quelques unités près, ceux des sorties du mois de septembre, puisque nous avons déjà atteint en septembre le chiffre de 300 avions de guerre.

Au point de vue des tonnages, l'accroissement est considérable. Le nombre des bombardiers de 11 tonnes qui sortent d'usine a été, pour décembre, de 51 et, pour janvier, de 53. En ce qui concerne la courbe du tonnage, nous sommes passés de 512 tonnes au début de l'année passée à 1.145 en septembre et, en janvier, à 1.695 tonnes.

S'il y avait eu, monsieur Robbe, dans l'établissement de mes statistiques d'avions sortis d'usines, un truquage, comme vous aviez l'air de le dire ce matin, une chose l'aurait révélé: la non-concordance du nombre des avions livrés à l'armée de l'air et du nombre des avions qu'j'indiquais comme produits.

Or, cette concordance est complète, puisque, outre les 2.217 avions produits, il y avait 337 avions en attente de livraison,



plus 200 appareils américains. Et j'ai annoncé 2.600 appareils de production.

D'un mot, si la Chambre le permet, je m'excuse de prolonger ce débat, je voudrais détruire une légende...

**M. Georges Scapini.** Et les Lioré ?

**M. le ministre de l'air.** J'en parlerai tout à l'heure.

M. Robbe a fait une évocation assez séduisante des avions sortis d'usines. Il a dit: on les prend à n'importe quel moment, à n'importe quel degré de fabrication. D'abord, ils entrent au centre de réception, puis vont au point fixe, à la chaîne et chez M. Daulry.

C'est pittoresque, mais cela ne concorde pas avec la réalité.

Ce qu'il y a d'exact, c'est l'immense effort qu'est appelée à accomplir l'industrie française, qui a dû multiplier sa production dans la proportion de 1 à 8 en vingt mois. Si j'avais le droit de comparer l'étiage de 300 avions de guerre et de 600 moteurs que j'évoquais avec l'effort réalisé dans certain pays voisin qui n'a ménagé ni les crédits, ni ses efforts pour l'aviation, vous verriez que cet effort n'a été atteint dans ce pays qu'au bout de plus de trois ans.

Chez nous, nous sommes parvenus à ce chiffre en moins de deux ans, et en partant d'une industrie aéronautique française qui produisait moins à l'origine que l'industrie du pays dont je parle.

Un effort prodigieux a été accompli pour obtenir un exhaussement parallèle dans toutes les branches qui concourent à l'industrie aéronautique.

Dans les mois qui ont précédé la guerre, depuis 1937, la production était de 360 avions par mois. Quand la guerre éclate, il faut faire un effort encore plus grand pour obtenir 700 avions-mois au début de l'été et 1.400 avions-mois en fin d'année.

Des gens sont plus ou moins préparés à cette tâche.

Du côté des moteurs, ça va. La commission se souvient que je n'aurais pas pu en dire autant à cette époque de l'année dernière.

Du côté des cellules, ça va.

Mais c'est du côté de certains petits accessoires, qui entrent en compte à peu près pour la centième partie de la valeur de l'appareil, pour la centième partie des heures de travail, qu'on éprouve des difficultés.

Les petites maisons ont plus ou moins de peine à suivre le train.

Vais-je laisser un appareil immobilisé en tête de la chaîne, parce qu'il lui manquera une pièce accessoire, par exemple, au train d'atterrissage ou à une pompe ? Non, je l'extrais et, quinze jours, trois semaines après, il est dépanné et pris en compte.

Les chiffres que j'ai indiqués sont exacts. 2.200 avions ont été livrés à l'armée de l'air et 2.600 ont été produits. Je crois, au point de vue industriel, avoir apporté, à cet égard, une démonstration. (Applaudissements sur divers bancs.)

Je voudrais alors parler des faits signalés ce matin d'une façon incomplète. Car, c'est là tout le prix de votre argumentation, monsieur Robbe. Vous avez dit à la Chambre: « Maintenant, il sort enfin des appareils Lioré. Il y a une escadre de bombardement dotée de ces appareils. » Mais, je l'ai noté ce matin, vous n'avez pas répété ce que vous avez déclaré à la commission de l'aéronautique; vous avez

été prudent: « Sur 30 appareils reçus, il n'y en a eu que 9 disponibles. »

Evidemment, devant la Chambre mal informée, cela paraît un fait vraiment extraordinaire.

Monsieur Robbe, vous auriez dû dire, parce que vous, vous le savez, et, étant à l'inspection générale technique, vous le savez encore plus que d'autres, qu'il n'y a pas d'exemple qu'un nouveau matériel soit sorti d'usine sans que les premiers exemplaires envoyés aux unités n'aient fait ce qu'on appelle, en terme d'aviation, une « maladie ».

Je peux faire appel au témoignage de tous ceux qui connaissent ces questions. Je vois M. le président Bossoutrot m'approuver. Je peux citer un exemple précis, celui d'un monoplace de chasse d'un ancien type, n'ayant ni hélice à pas variable, ni train d'atterrissage éclipseable, ni tout l'appareillage qui existe sur les appareils modernes.

Il s'agit du Dewoitine 510, sorti sous le ministère du général Denain. Il y avait de grandes manœuvres, à l'époque. On a retardé la mise en ligne de ces appareils parce que ce matériel avait été livré de trop fraîche date et qu'il n'y avait pas de personnel apte à le mener en manœuvre.

Lorsqu'un appareil aussi compliqué que le bombardier de onze tonnes dont vous avez parlé, monsieur Robbe, est mis pour la première fois aux mains de l'armée de l'air française, il y a des difficultés, surtout du fait que le personnel n'est pas toujours initié et que les spécialistes sont réclamés par certaines unités.

Pour les Bréguet, il s'agit aussi d'un matériel tout neuf. Il y a eu des bris de trains d'atterrissage. C'est parfaitement exact. Il y a là un problème que nous nous efforçons de résoudre.

Monsieur Robbe, vous avez eu la primeur de certains faits, mais vous n'y avez pas beaucoup de mérite, puisque aussi bien quand vous êtes militaire, car cela vous arrive quelquefois, vous être justement chargé, comme commandant adjoint à l'inspection technique, quand il se produit un incident intéressant le commandant en chef ou le ministre, de vous rendre compte et de renseigner le ministre.

Il n'est donc pas très étonnant que vous ayez eu la primeur de certains incidents et que vous ayez pu les apporter à la Chambre.

Pour les Bréguet 190, il y a eu des bris de trains d'atterrissage, c'est entendu. Cette situation est en voie de redressement. Mais il ne pouvait en être autrement, s'agissant de matériel neuf.

**M. Georges Scapini.** Aucun Bréguet 190 n'est dans une unité ?

**M. le ministre de l'air.** Monsieur Scapini, ces appareils sont dans une escadre d'expérimentation, dans le Midi.

Je crois avoir donné assez de détails pour être dispensé de m'étendre sur le stationnement des unités en voie de transformation.

**M. Georges Scapini.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'air.** Volontiers !

**M. Georges Scapini.** Vous savez très bien que les 80 appareils Bréguet 190 qui ont été livrés ne peuvent pas être pris en charge par l'armée du fait qu'ils sont équipés avec des moteurs Hispano, qu'une autre série va être fabriquée qui sera équipée

avec des moteurs Mars. Mais ne nous parlez pas pour le moment de la série existante, puisqu'elle est indisponible pour l'armée.

**M. le ministre de l'air.** Ce que vous dites n'est pas exact. Ces avions ont été pris en compte par l'armée de l'air.

**M. Georges Scapini.** Par les écoles !

**M. le ministre de l'air.** Par l'armée de l'air, par la division d'expérimentation qui comprend les personnels qui doivent partir au front !

Il est exact que si, dans l'intervalle, la sortie est assez avancée pour qu'ils puissent avoir le moteur Mars en place du moteur 14 AB, ils partiront avec le moteur Mars. Il est également exact que, si la grande bataille survient, ils partiront avec leurs avions d'arme d'aujourd'hui.

**M. Georges Scapini.** Alors que les Potez équipés avec le même moteur sont interdits de vol.

**M. le ministre de l'air.** Non. Et la preuve qu'il n'en est pas ainsi, c'est qu'ils volent en Afrique du Nord et n'ont pas d'accident. (Applaudissements à gauche.)

Je voudrais maintenant répondre rapidement à quelques allégations apportées ici, qui n'ont pas en soi une très grande importance, mais qui, par l'atmosphère qu'elles ont contribué à créer, ont porté, et c'est pourquoi l'Assemblée m'excusera d'y revenir.

Il y a une histoire de coussinets Halison. Vous avez dit, monsieur Robbe, que vous vous faisiez fort de citer les numéros des caisses qui avaient attendu pendant un mois et demi leur dédouanement au Havre. Dites-les donc !

Dans l'intervalle du déjeuner, j'ai invité mes services à aller à la maison Hispano pour se rendre compte de la réalité du fait. Je vais vous indiquer les dates d'arrivée des coussinets.

Il est arrivé, sur *Normandie*, 1.440 coussinets, le 7 août. Ils ont été livrés à l'usine le 17.

Le 12 septembre, il est arrivé, sur *Washington*, 302 coussinets. C'est sans doute à ceux-là que vous faites allusion. Ils ont été livrés le 7 octobre. C'était un peu tard; mais l'écart n'était pas d'un mois et demi. Au surplus, cet arrivage faisait suite à un autre de 1.440; ce n'était qu'un petit arrivage de 302 coussinets.

Je cite ces faits à la Chambre pour qu'elle aperçoive comment, d'un petit incident particulier, vous faites un cas général.

Vous n'avez pas dit à la Chambre qu'il était arrivé 1.728 coussinets, à bord du *Président Harding*, le 19 octobre, qu'on les avait fait prendre immédiatement par camionnettes et qu'ils étaient arrivés le jour même aux usines.

Vous n'avez pas dit qu'il en était arrivé le 7 novembre et que, le 15, ils étaient aux usines. Vous n'avez pas dit qu'il en était arrivé 1.296 au début de janvier, 1.554 le 14 janvier, qui étaient le 19 aux usines.

Ainsi, sur un ensemble de quelque 6.000 ou 7.000 coussinets, il est vrai, monsieur Robbe, que le 12 septembre — nous étions en guerre depuis douze jours seulement — des coussinets ont attendu pendant quinze jours au Havre. Ils représentaient à peu près 10 p. 100 des 5.000 coussinets qui sont arrivés depuis le début de la guerre. Voilà comment on expose les faits. (Applaudissements à gauche.)

Messieurs, j'ai terminé.



Je disais, en montant à cette tribune, que je n'avais pas la prétention de démontrer que tout était pour le mieux dans l'armée de l'air, que je voulais simplement m'efforcer de vous donner de la situation une notion vraie, une notion objective, en n'entretenant pas de dire certaines choses et de taire ce qui est à côté, ce qui aurait eu pour résultat de vous laisser porter un jugement insuffisamment éclairé.

Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, lorsque la guerre a éclaté, nous étions en pleine modernisation de l'armée de l'air. Le Gouvernement n'a rien ignoré de cette situation.

Mais nous avons pensé que si, quelque douze mois plus tôt, la situation de l'armée de l'air, qui ne comptait pas un avion moderne en service, était telle qu'elle nous retirait notre libre arbitre du point de vue international et nous empêchait d'agir, à moins de nous exposer aux pires catastrophes, le nombre d'avions modernes que nous avions en septembre 1939, nombre modeste, certes, mais considérable, eu égard au peu de temps dont nous avions disposé pour construire ces appareils, nous permettait de défendre notre honneur et de faire face à nos alliances.

**M. Jean Montigny.** Munich a été utile!

**M. le ministre de l'air.** Nous comptons sur notre matériel et, en fait, M. le président du conseil y faisait allusion tout à l'heure, notre matériel de chasse a prouvé, au cours des cinq premiers mois de guerre, sa supériorité dans toutes les rencontres, en présence d'appareils ennemis dont les premiers modèles allaient plus vite que les nôtres, mais auxquels les nôtres étaient supérieurs dans leurs qualités de vol et leur maniabilité au combat.

Vous me dites: « Mais la supériorité dont vous avez bénéficié au point de vue de la défense du ciel du territoire dans les cinq premiers mois, vous êtes sûr de la conserver dans les mois qui viennent? Déjà, dans le ciel allemand, il y a un nouveau *Messerschmitt* plus rapide que son prédécesseur. Que lui opposerez-vous? »

Je vous réponds: si nous le connaissons si bien, c'est que nous en avons abattu deux, ce qui prouve qu'après tout, il n'est pas tellement terrible. J'ajoute que, nous aussi, nous avons un nouveau prototype. Je précise que ce n'est pas seulement en juillet, monsieur Robbe, qu'on le verra dans nos unités, puisque aussi bien le nouveau Dewoitine 520 est déjà pris en mains dans nos escadrilles d'expérimentation, et qu'à l'heure actuelle, il en est sorti environ 25 des usines. Désormais, à la sortie d'usine, la progression va croissant. Et, dans quelques semaines, un autre avion dessiné par un ingénieur du ministère de l'air, qui était à la tête de l'établissement de l'arsenal, sera construit en grande série par la maison Potez et, à la fin de l'été, il sera également en service dans les unités de l'armée de l'air.

Vous me direz: « Mais cela ne nous permet pas de moderniser la totalité de notre aviation de chasse. »

Entendons-nous bien, messieurs! Depuis combien de temps avons-nous modernisé notre aviation de chasse?

La modernisation a été entreprise par moi à la fin de 1938. Elle a été achevée à la fin de l'été de 1939. Hélas! c'est la tragédie: il faut déjà la moderniser de nouveau. Pourquoi? Parce que j'ai commandé de mauvais appareils? J'ai commandé ceux que j'ai trouvés en arrivant au ministère de l'air: un prototype qui avait

fait son premier vol trois ans auparavant, en 1935, et dont le premier exemplaire de série n'était pas encore sorti. Il datait un peu, mais j'avais le choix entre ne rien commander ou commander celui-là. Il datait un peu, il était difficile à construire en série. Je l'ai commandé. Ce fut un tour de force: nous en avons sorti plus de 1.200.

J'ai dit ensuite: l'hiver 1939-1940 verra la modernisation de l'aviation de bombardement et notre aviation, dans son ensemble, toutes catégories comprises, au printemps de 1940, se présentera avec une autre physionomie. C'est ce qui se passe.

Le *Lioré 45* — encore beaucoup plus difficile à construire en série que le *Morane*, puisqu'il ne faut pas moins de 60.000 heures d'ouvrier pour le sortir — sort, à l'heure actuelle, de nos usines, à plus de cinquante exemplaires.

Ayant rendu hommage à nos pilotes et à nos équipages, c'est-à-dire aux utilisateurs, je veux rendre maintenant hommage au travail de notre main-d'œuvre dans les usines depuis la guerre, que ce soit la main-d'œuvre masculine ou cette admirable main-d'œuvre féminine qui s'est mise au travail spontanément et avec enthousiasme. Cette main-d'œuvre, malgré la fatigue que lui a imposé le fait de ne pas avoir eu un dimanche de repos pendant les trois premiers mois de la guerre, donne des résultats supérieurs en rendement à tout ce qui a été acquis jusqu'à ce jour. (Applaudissements.)

Déjà, nous avons une escadre de *Lioré-45*. À la fin du mois, nous en aurons une autre.

J'ai visité l'escadre de *Lioré 45*, il y a une quinzaine de jours. Son chef me disait: « Nous aurions encore besoin d'un mois, parce qu'il y a les petits incidents du début; mais, si les circonstances étaient telles qu'il faille nous engager demain, nous serions heureux d'y aller. »

Déjà, la force de représailles se constitue.

Quant à l'aviation de coopération, la Chambre me permettra de dire que ce tour de force est réalisé d'avoir partiellement transformé, à la faveur de l'hiver, non seulement les appareils — ce qui est peu de chose quand ils sortent d'usine — mais les personnels, qui étaient, pour la plupart, composés de réservistes n'ayant jamais volé sur un avion moderne, c'est-à-dire sur un avion avec hélice à pas variable, train rentrant et, surtout, n'ayant jamais volé sur un bimoteur. Nous les avons transformés dans les centres, et c'est l'œuvre du commandement, auquel je veux rendre hommage, en un temps record, de telle façon que, dans deux mois d'ici, il n'y aura pas un groupe aérien d'observation de l'avant qui ne comptera au moins dans ses rangs une section, c'est-à-dire trois avions *Potez 63* modernes, avec des équipages transformés.

Ce qui me donne la principale raison de croire et d'espérer, c'est la valeur de ces équipages. L'effort matériel, encore inachevé, ne m'eût pas donné un motif suffisant de confiance, si je n'avais su, comme on dit outre-Rhin, « la force animique » de nos équipages de l'armée de l'air.

Et j'entends terminer cet exposé sur un hommage à leur endroit.

Ce qui nous a permis de garder inviolé le ciel français durant les cinq premiers mois de la guerre, c'est, pour une part, mais une faible part, la supériorité de notre matériel de chasse, et, pour l'immense part, la valeur supérieure de nos

équipages, tant au regard de la force morale que de la science tactique. (Applaudissements unanimes.)

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

(La séance, suspendue à dix-sept heures et demie, est reprise à dix-sept heures cinquante-cinq minutes.)

**M. le président.** La séance est reprise. La parole est à M. Rives.

**M. Paul Rives.** Messieurs, je prends la parole moins en interpellateur qu'en qualité de rapporteur du budget de l'air qui, depuis trois ans, a reçu de la commission des finances le mandat d'étudier personnellement sur place l'état de notre potentiel aérien.

Comme tel, je vais aujourd'hui essayer, en toute impartialité, objectivement, de faire le point.

Cela me paraît d'autant plus nécessaire que, comme vous, messieurs, j'ai été troublé par la confrontation de deux exposés sinon contradictoires, du moins différents: celui de M. Robbe et celui de M. le ministre de l'air.

Ce que je veux essayer de prouver, de fixer nettement avec clarté, c'est la vérité elle-même, car, dans une contradiction, dans une opposition, il y a forcément un peu d'exagération de part et d'autre. Il peut y avoir parfois ou excès d'optimisme ou excès de pessimisme. Moi-même, j'ai suivi les deux voies pendant trois ans; je suis allé dans les escadrilles, dans les usines et j'ai pu interroger tout le monde, recueillir peut-être plus de confidences que n'en peut recueillir un ministre.

Il n'est pas étonnant qu'un rapporteur trouve auprès de ceux auxquels il s'adresse plus de sincérité, plus de véracité que le ministre lui-même.

Cette tâche était donc passionnante, exaltante. Elle m'a permis de connaître mille choses dont le recoupement me permettra d'examiner dans quelle mesure on a, d'un côté comme de l'autre, forcé parfois un peu les contours.

Incontestablement, c'est avec angoisse qu'on aborde l'étude du problème aérien.

Je ne suis pas sûr, pour ma part, que l'adversaire allemand fasse dans quelques jours ou dans quelques semaines l'offensive massive à laquelle on pense.

Il entre peut-être dans son jeu de ne pas la faire encore et d'attendre qu'elle se fasse sur un moral intérieur diminué par une propagande intense. (Applaudissements.)

Il est maître de l'heure et la choisira lorsque ses agents intérieurs lui auront indiqué que le moral du pays, soit par la durée de l'état de guerre, soit par certaines maladresses qui peuvent être commises ici ou là, est de nature à faciliter la tâche militaire.

Partout Hitler vous a dit:

« Je ne peux pas me payer le luxe de faire une guerre d'infanterie qui entraînerait de nombreuses et coûteuses hécatombes d'hommes. Je ne veux livrer qu'une guerre courte, massive et peu sanglante. »

Quelle autre arme que l'aviation peut mettre en jeu des forces de ce genre sans exposer en même temps trop de monde? Avec 5.000 avions, soit 15.000 à 20.000 personnes, l'effectif d'une seule division de l'air peut emporter, sur nos forces personnelles, une victoire appréciable. Je ne suis pas sûr que celle-ci n'aurait pas sur le moral de l'intérieur un effet désastreux, car elle aurait pour nous, du moins pour



le pays mal informé, peut-être, hélas! — je le dis très franchement, avec tout mon cœur — pour beaucoup d'entre vous, l'effet de la surprise.

L'expérience polonaise, l'expérience espagnole — on nous dit qu'il ne faut pas extrapoler — prennent cependant un sens: L'aviation devient maintenant une sorte d'artillerie à longue distance, comme une artillerie mouvante. Elle n'occupe pas le terrain, je l'entends souvent dire, mais elle empêche quiconque de l'occuper et cela est extrêmement important.

C'est donc, au fond, tout le problème de la confrontation des forces allemandes et des forces françaises sur le plan aérien qu'il faut examiner, sans se demander une seconde où sont les responsabilités personnelles de tel ou tel homme, de telle ou telle équipe, de tel ou tel gouvernement. Le problème est, à mes yeux, beaucoup plus large...

**M. Henry Andraud.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Paul Rives.** Volontiers.

**M. Henry Andraud.** C'est pour informer exactement, complètement la Chambre que je vous ai demandé cette permission. Je vous remercie de me l'avoir donnée.

On a dit tout à l'heure qu'en 1939 on avait construit autant d'appareils que dans les cinq années qui avaient précédé la guerre. C'est à peu près exact, à quelques centaines d'avions près, mais ce qu'il faut dire aussi, honnêtement, c'est quels ont été les chiffres des budgets mis à la disposition du ministre de l'air, durant ces années. Je vais les rappeler.

En 1933, 2 milliards. En 1935, 2 milliards 300 millions. En 1936, 2 milliards 800 millions. En 1937, 4 milliards 230 millions. En 1938, 7 milliards. Cela fait 18 milliards 300 millions.

En 1939, je n'ose pas dire le chiffre, tant il me paraît énorme, 83 milliards.

**M. Noël Pinelli.** La Chambre a-t-elle refusé les crédits demandés ?

**M. Henry Andraud.** Ceci, d'ailleurs, correspondait au plan établi par l'état-major et aux crédits demandés par M. le ministre de la défense nationale.

Je voudrais ajouter quelques mots: l'avion de l'arsenal, qui va entrer comme appareil moderne dans nos formations au mois de juillet prochain, est un avion qui a été construit et présenté depuis deux années et que nous considérons comme commandé un peu tardivement.

**M. Pierre Colomb.** Je demande la parole.

**M. Paul Rives.** Je remercie M. Andraud dont l'intervention va faciliter ma tâche. Je compte moi-même, en effet, vous le pensez bien, aborder le problème des crédits, car c'est par le biais financier que j'ai, sur l'armée de l'air et sur la production de l'industrie aéronautique, une certaine action.

Je disais toute l'importance de l'armée de l'air, comme facteur militaire, et qu'une offensive massive de la part de l'Allemagne pourrait produire un effet d'autant plus redoutable sur le moral de l'arrière que le pays, et parfois le Parlement, étaient mal informés des forces en présence.

La presse, par exemple, vous le savez, a fait, depuis de longs mois, un effort d'information que je considère comme dangereux, car il a habitué le pays à

l'idée que nous avions la première aviation du monde, alors que, je puis le dire dès maintenant et sans vouloir diminuer l'effort de quiconque, ce n'est pas exact.

Lorsque des informations de presse font circuler le bruit qu'une seule usine du Midi pourra construire, dans quelques jours, 400 avions par mois, alors que, d'après le dernier plan de fabrication que je connaisse, elle n'en devait produire que 100 au mois de juillet, elles répandent une croyance qui serait redoutable pour le moral de l'arrière, le jour où, passez-moi l'expression, un « coup dur » se produirait. (*Applaudissements.*)

Il y a, sur ce point particulier, un responsable. (*Mouvements divers.*)

**M. Georges Scapini.** La censure a laissé passer cela!

**M. Paul Rives.** A-t-on pris des mesures rétorsives ?

Car tout le problème est là: problème psychologique, problème de commandement, d'autorité, de surveillance de l'exécution des ordres donnés. (*Vifs applaudissements.*)

Le mal essentiel, c'est que l'homme responsable, le chef de service — quelle que soit sa place dans la hiérarchie — puisse commettre une faute — et la plus lourde d'entre les fautes: celle de n'avoir pas réussi — sans aucun risque (*Applaudissements*) si ce n'est celui d'une nomination aux fonctions d'inspecteur, avec augmentation de traitement et diminution de responsabilité! (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et sur divers bancs.*)

Il n'est pas douteux qu'avec de pareilles méthodes nous ne pourrions pas atteindre un rendement dynamique de nos services. (*Vifs applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Bien entendu, je ne demande la mort de personne. Mais notre politesse, notre courtoisie à tous, dans ce régime, font que celui-ci ne tourne plus à plein. (*Applaudissements.*)

Considérons les forces en présence.

M. Robbe et M. le ministre de l'air ont dit, l'un et l'autre, que nous nous trouvions en présence de forces allemandes de première ligne s'élevant à 5.000 unités; dont 60 p. 160 pour le bombardement.

L'Allemagne a adopté une tactique ou une méthode de construction et de stratégie différente de la nôtre. M. le ministre de l'air a expliqué, fort justement, que nous étions contraints, nous, d'en choisir une autre, pour donner à la chasse un tour de faveur en raison de la politique défensive adoptée par un pays qui ne croyait pas à la guerre, ou ne s'en croyait pas proche.

L'Allemagne a mis d'abord l'accent sur l'arme offensive aérienne, celle des représailles par bombardements à longue distance. Je répète: 60 p. 160 pour le bombardement, 20 ou 25 p. 160 pour la chasse, le reste pour la reconnaissance et les utilités.

Mais derrière les 5.000 appareils de première ligne, il y avait au 1<sup>er</sup> septembre 1939, date du dernier renseignement que j'ai pu avoir, 3.000 appareils supplémentaires de réserve, du même type, de la même année, par conséquent de la même valeur.

Que ces 3.000 appareils de seconde ligne n'aient pas eu leurs équipages au complet, qu'il faille encore aux Allemands un effort de formation pour ces pilotes de la ligne de réserve aérienne, d'accord.

Il n'en reste pas moins que ce potentiel-là peut être mis immédiatement en remplacement des 5.000 appareils de première ligne, dans le cas où ils seraient amenés à combattre, c'est-à-dire à subir des pertes importantes.

Puis, il y a le potentiel de fabrication. En septembre 1938, les Allemands disaient: « Nous fabriquons mille appareils par mois. »

Admettons qu'il y ait, comme toujours, surtout de leur part, beaucoup de bluff.

D'après les renseignements fournis par des hommes qui, par métier, vivaient en liaison constante avec l'état-major aérien de l'armée allemande — nos attachés de l'air à Berlin — j'admets pour vrai le chiffre de 800 avions par mois.

Par conséquent, pour que le temps travaille pour nous, il faut que nos cadences de fabrication soient telles que, non seulement elles atteignent 800 appareils par mois, mais qu'elles dépassent ce chiffre, puisque nous avons un retard à rattraper. (*Très bien! très bien!*)

Evidemment, le problème est un problème interallié.

M. le président du conseil avait raison de nous dire, dans un récent entretien, que ce que nous pouvons faire et dire ici est fonction de ce que peut faire l'Angleterre.

Comment pourrions-nous, nous, Parlement, orienter la distribution et la répartition des crédits si nous ne savons quelle part est réservée à la France dans le combat aérien, combien l'Angleterre peut apporter de réserves en avions et en pilotes, comme complément des forces françaises ?

Si nous ne le savons pas, nous ne pouvons rien dire ni rien faire de sérieux.

Or, vous le savez, l'Angleterre, pour mille raisons, est extrêmement discrète, très prudente, très susceptible et très difficile à faire parler.

Pour ma part, chaque fois que j'ai essayé d'entrer en liaison personnelle — je ne dis pas « officielle », le mot serait trop fort pour ma modeste personne, mais en qualité de parlementaire français — pour savoir quelle était la production aéronautique anglaise, quel était l'effort que l'Angleterre comptait faire en notre faveur, on m'a dit partout: « Surtout, n'insistez pas trop. Vous pourriez créer des incidents. Ces milieux-là ne veulent pas qu'on sache exactement ce qui se passe chez eux. »

Le problème est extrêmement important.

Je n'entends pousser personne à commettre des indiscrétions pour satisfaire ma curiosité. Pourtant, je voudrais qu'en me dise de quel ordre, de quelle proportion sera l'effort britannique à nos côtés afin de pouvoir, en qualité de rapporteur, maintenir cette collaboration constante que je désire avec le ministre de l'air et de pouvoir vous indiquer si, à mon avis, il faut forcer ici, accentuer là ou passer l'éponge sur d'autres fabrications moins indispensables.

J'insiste, monsieur le président du conseil, auprès de vous, avec une passion que, peut-être, vous jugerez excessive...

**M. le président du conseil.** Non! non!

**M. Paul Rives.** ...afin que vous, monsieur le président du conseil, qui êtes tout puissant dans le pays, vous obteniez de nos alliés Anglais qu'ils nous disent enfin de quel ordre sont leur force aérienne et leur potentiel aéronautique.



**M. le président du conseil.** Monsieur Rives, je l'ai obtenu, mais je ne pourrai communiquer ces chiffres à la Chambre qu'après entente m'y autorisant.

Je peux dire que si ces chiffres, que je n'ai pas de raison de contester, s'ajoutent aux chiffres français, nous pouvons envisager, quelles que soient les destructions — inévitables — que nous subirons, cette forme particulière de la guerre avec une certaine sécurité.

Si je peux y être autorisé, je donnerai demain ces chiffres à la Chambre.

**M. Paul Rives.** Cette déclaration est extrêmement importante. J'en mesure toute la portée et tout le sens. Elle est, en tout cas, de nature à calmer une de mes principales inquiétudes.

En face, quelles sont nos forces françaises ? A cet égard, il sera utile que j'insiste un peu plus sur ce problème des chiffres qui passionne la Chambre depuis trois ou quatre mois. Je crois que, malgré les efforts d'explication faits par M. Robbe, puis par M. le ministre de l'air, il n'y a pas à ce sujet dans tous les esprits une clarté complète.

**M. Léon Blum.** C'est vrai.

**M. Paul Rives.** Mais, me direz-vous, pourquoi vous croire, vous, plutôt qu'un autre ?

Je crois sincèrement, après tous les recoupements, toutes les confrontations militaires et civiles que j'ai pu faire, moi qui ne suis animé d'aucune passion politique ou partisane (*Très bien ! très bien !*) que les chiffres que je vais citer sont exacts.

Du reste, pour la plupart, ils ont été reconnus vrais par M. le ministre de l'air devant la commission des finances. A quelques unités près — et j'en expliquerai peut-être, du moins je l'espère, la raison — nous sommes en présence des forces suivantes.

D'abord, on n'est pas d'accord et l'on discute parce qu'on ne calcule pas de la même façon. (*Très bien ! très bien !*)

Selon que vous vous adresserez au constructeur ou à l'homme des parcs qui tient les comptes, ou à l'utilisateur, vous aurez trois chiffres différents pour notre force aérienne. Le plus faible sera, évidemment, celui de l'utilisateur parce qu'il ne tient compte que de l'appareil fin prêt. Or, chacun sait que, dans une escadrille, il y a toujours des appareils indisponibles. Il faut distinguer entre les existants et les disponibles. Dans une escadrille de 12 appareils, dotation normale, il y en a 9, 8, parfois 7 en état de partir instantanément. Les autres, qui sont là, sur le terrain, après réparation qui peut demander quelques heures, pourraient, en cas de coup dur, prendre l'air immédiatement.

L'homme des parcs, lui, dont la situation est tout autre, qui dispose d'autres renseignements, tient compte à la fois des avions en escadrille qui sont passés par ses mains, qu'il a livrés à l'utilisateur, et des avions en entrepôt, à Châteaudun ou ailleurs, dans les écoles, dont il suit l'existence pour avoir à les déplacer, à les réparer, à les fournir aux unités.

Quant à l'industriel, qui calcule toujours en fonction de la fabrication dont il est chargé, il vous dit: le nombre d'avions passés par mes mains est de tant. Il note un avion sans tenir compte des divers chefs d'appréciation: bon de guerre, pas bon de guerre, au point fixe, etc. Voilà, dit-il, le nombre d'avions que nous avons

fabriqués dans l'année, dans le trimestre, dans le mois.

Il y a donc trois chiffres différents, et chacune de ces valeurs différentes est incontestable. On ne peut pas ne pas reconnaître qu'il est exact que M. le ministre de l'air a fabriqué, en 1939, 2.200 ou 2.300 avions. Vous avez cité, monsieur le ministre, 2.600 ou 2.217...

**M. le ministre de l'air.** Je crois avoir dit: 2.217 pris en compte par l'armée de l'air, pour une production totale de 2.600 et quelques, la différence s'expliquant par les 333 avions, dont je vous ai remis la liste l'autre jour, qui se trouvaient au champ à la date du 31 décembre, qui étaient les uns à l'usine, les autres à l'établissement qui prend en compte pour l'armée de l'air.

**M. Paul Rives.** Donc, l'une des raisons qui font que l'on ne s'entend pas est que l'on ne parle pas toujours le même langage, que chacun n'a pas devant les yeux le même objet à définir.

Autre raison pour laquelle on n'est pas d'accord, c'est la façon de distribuer, d'implanter les avions, si je puis dire sur le sol. Les uns comptent en première ligne et en réserve. C'est, je crois, la meilleure méthode, parce qu'elle correspond non seulement aux situations données par les services intéressés, mais aussi à l'utilisation possible dans l'instantanéité.

Les autres comptent les appareils qui ne sont pas tous modernes, dernier cri, mais pourtant utilisables à des missions de surveillance des points sensibles à l'intérieur du territoire, par exemple.

Là-dessus, je crois que M. le ministre de l'air a un peu forcé la vérité. Je ne crois pas que les Dewoitine 510 ou 500 puissent, en aucune manière, boucher un trou.

**M. le ministre de l'air.** Dans les 2.248 avions modernes dont j'ai donné la liste à la tribune, par catégories — chasse, bombardement, reconnaissance — je n'ai pas compté ceux-là. Je n'ai parlé que d'appareils modernes.

**M. Paul Rives.** Vous avez raison. Moi aussi, je ne parlerai que des appareils modernes. Je ne veux, en aucune manière, parler des Potez 54, Dewoitine 510 ou 500, Bloch 131. Tout cela, c'est fini. Il ne faut plus en tenir compte. Je ne crois même pas qu'ils puissent servir à l'éducation des pilotes de deuxième ou de troisième réserve, car nous devons à ces pilotes d'autres instruments de travail.

Par conséquent, nous ne parlons que des appareils modernes.

A mon avis, notre force aérienne dispose, au total, chasse légère et lourde, assaut, observation et bombardement, de 1.700 à 1.750 appareils modernes. La différence avec le chiffre donné par le ministre de l'air est, vous le voyez, de l'ordre de 4 ou 500.

Ces appareils ont été construits, ils ont existé, ils ont servi à une utilisation quelconque, mais ils ne figurent pas sur les états destinés à montrer la puissance offensive de la France, aussi bien en première ligne qu'en réserve.

Voici le détail, à peu de chose près.

Pour la chasse, 500 appareils modernes, Morane, Curtiss, Bloch 150. En réserve, 600 à 610 appareils modernes de chasse; avions d'assaut, 220 à 230; Potez 63, 7...

**M. le ministre de l'air.** Je rends hommage à la bonne foi dont vous avez tou-

jours fait preuve dans ces discussions, mais je suis obligé de vous dire que, d'après un état officiel, que je vous ai communiqué l'autre jour, de la situation du commandement au 1<sup>er</sup> janvier, votre relevé doit omettre un certain nombre d'appareils, du fait de l'endroit où ils se trouvent, puisque pour la chasse, aux armées, vous en avez 867, y compris la chasse lourde.

**M. Paul Rives.** 216.

**M. le ministre de l'air.** Vous en avez 530, en première ligne, 156 sur les terrains, en volant d'unités, et 189 en réserve aux armées, soit un total de 867.

Vous avez, dans les écarts, à l'intérieur, 221 appareils. Vous avez, en Afrique du Nord, aux colonies et au Levant, — c'est peut-être ceux-là que vous ne comptez pas — 157 appareils.

**M. Paul Rives.** C'est cela.

**M. le ministre de l'air.** Stock disponible armé, état d'intérieur, mais équipé à la disposition des armées, 21 — Stock en cours d'armement, 333, sur lequel j'ai dit que 230 étaient en modification. En réparation, 191; mais en petite réparation, qui ne sont pas réformés.

Pour le bombardement, je vous laisse donner vos chiffres, compte tenu de la réserve de l'avant et de 943 appareils à l'arrière, compte tenu de 157 au Levant. Total: 1810.

**M. Paul Rives.** Je ne compte pas, bien entendu, les appareils que nous avons dans les territoires coloniaux. Ils sont, là-bas, à jouer leur rôle. Et il serait impossible, au moins pour les chasseurs, de les faire revenir en cas d'offensive allemande. C'est évident.

Je ne compte pas non plus les appareils que vous avez pu envoyer sur certains fronts étrangers — je n'insiste pas, toute la Chambre a compris — et qui ne sont plus maintenant à votre disposition.

**M. le ministre de l'air.** Ils ne sont pas dans mon état non plus.

**M. Paul Rives.** Je compte uniquement les appareils français et les appareils américains de la deuxième division, et je trouve, en ligne et en réserve, pour la chasse, fin décembre 1939, 1.140 appareils, plus 210 ou 220 appareils d'assaut Potez qu'on peut considérer comme des chasseurs. J'ajoute 250 appareils de reconnaissance, moitié en réserve, moitié en ligne, Potez 33/11, et enfin, comme appareils de bombardement, le Lioré 45, le Potez 63, et je veux signaler, bien qu'il ne soit pas fait tout de même pour cette opération, le Potez 590 qu'on ne peut pas non plus conserver comme appareil de bombardement et qu'il faut cependant admettre comme tel puisqu'il figure sur l'état, soit 105 à 110 appareils de bombardement.

**M. Léon Blum.** Que veut dire exactement « en réserve » ? Je m'excuse pour cette question, mais elle est dans l'esprit de beaucoup de membres de l'Assemblée.

**M. le ministre de l'air.** Quand un avion sort d'usine, il est soumis à des vols de réception et de contre-réception. Ensuite, il est pris par un convoyeur et s'en va à l'entrepôt central de l'armée de l'air. A ce moment, au vu des besoins de l'avant et des besoins de l'arrière au point de vue écoles, il est, soit dirigé sur une réserve à l'avant, soit dirigé sur une école ou un centre de perfectionnement, soit gardé à l'entrepôt. L'avion est terminé,



sauf son équipement de T. S. F. et son armement, et on maintient toujours un certain petit volant d'avions tout armés et tout équipés pour pouvoir donner sur l'heure satisfaction aux demandes de l'avant en remplacement d'appareils.

J'ajoute que ce n'est pas une chose anormale que d'avoir tant d'avions en réserve car, lorsque le conseil supérieur de l'air a été appelé à délibérer sur le plan, il a estimé que, pour faire vivre 800 avions de chasse en ligne, il fallait disposer d'un volant de 100 p. 100 en réserve. C'est la raison pour laquelle le commandant en chef n'a pas mis en ligne autant d'avions qu'il l'eût pu.

**M. Paul Rives.** En résumé donc, messieurs, à mon avis, 1.700 à 1.800 appareils modernes, dont les sept huitièmes pour la chasse, et le dernier huitième à peine pour le bombardement. C'est dire que si nous avons une aviation de chasse honorable, sans plus, en quantité et en qualité, nous avons pour l'instant une flotte de bombardement quasi nulle, et que nous ne pourrions compter en avoir une susceptible d'effectuer une représaille quelconque, par conséquent une offensive quelconque, si besoin s'en fait sentir, en Allemagne, avant l'année 1941.

Ainsi, au point où nous en sommes, et quel que soit l'effort de rapidité que nous pourrions donner — car les sorties mensuelles ne peuvent pas toutes aller immédiatement aux formations d'escadrilles et il y a toujours un déchet assez important — pendant l'année 1940, à mon avis, pour le bombardement, il faut, passez-moi l'expression, tirer un trait et n'espérer avoir qu'en 1941 une force de bombardement d'une ampleur suffisante.

**M. le ministre de l'air.** Je m'excuse de vous interrompre encore.

A l'heure où vous parlez, il est exact que nous n'avons pas encore, en avions de bombardement modernes, une force de représailles engagée dans la bataille. Mais vous, qui vous tenez de si près au courant de ces réalités, vous savez que nous avons une escadre qui est déjà entièrement transformée sur Lioré 45, que nous avons une deuxième escadre dont le premier groupe a déjà touché une partie du matériel. Vous n'ignorez pas, d'autre part, qu'il faut compter à peu près deux mois entre le moment où le premier matériel arrive à l'escadre et le moment où, pour celle-ci, ce matériel est « bon de guerre ». Comme nous sortons actuellement les Lioré 45 à une cadence, que vous connaissez et que vous avez pu constater, de 50 à 60 appareils par mois, qu'une escadre comprend 30 appareils plus les réserves et qu'au fur et à mesure de la sortie des appareils nous modernisons, dans trois mois nous aurons une marge de représailles, certes encore modeste, mais effective, sur appareils modernes et, au début de l'été, nous aurons une marge de représailles utilisable sur appareils modernes.

Il ne faut pas oublier, d'autre part, que si nous n'avons pas encore en service beaucoup d'appareils modernes, il y a tout de même des appareils anciens qui, en allant sur les lignes ennemies accomplir des missions au début de la guerre, ont prouvé qu'ils pourraient, le cas échéant, être employés à des opérations de représailles. Tel est le cas, par exemple, du groupe sur Farman 323 qui, trois ou quatre fois par semaine, va jeter des tracts au-dessus de Munich et de Nuremberg, malgré les barrages de D. C. A.

**M. Paul Rives.** Je crois que nous ne nous sommes pas entièrement compris.

J'estime d'importance secondaire que nous puissions avoir une cinquantaine d'Amyot 143 ou une trentaine de Farman capables d'accomplir une mission spéciale, certes intéressante et productive.

Ce n'est pas de cela que j'ai voulu parler. Au fond, cela, c'est la brouille, c'est la menue monnaie de la guerre quotidienne.

Ce qui est important, c'est de pouvoir lancer, à un moment donné, dans telle direction, 300 ou 400 appareils, avec une indifférence absolue quand au fait qu'il pourra n'en revenir aucun, étant donné qu'on peut les remplacer tant au point de vue des hommes que du matériel, sûrs qu'ils auront détruit des ouvrages intéressants, des ponts, des usines comme celles de Bourges ou de Châteauroux, ayant rendu impossible pendant six mois la production aéronautique. Voilà le problème.

Or, je le répète, le général en chef de l'armée de l'air ne pourra mettre en ligne une flotte de bombardement de représailles qu'en 1941.

Je me place au point de vue du matériel et du personnel, en qualité et en quantité.

Vous savez que le Lioré 45 même, qui est notre grand espoir en matière de bombardement, nous donne, depuis quelques jours, certains mécomptes qu'il faudra voir de près. Je ne suis pas sûr que les deux ou trois accidents qui viennent de se produire soient tous dus uniquement à des maladresses d'un personnel non exercé. Je n'ai pas de renseignements précis à ce sujet, mais la coïncidence me paraît inquiétante. Peut-être serez-vous appelé à regarder la chose de près et à envisager un nouveau retard dans l'accélération de la cadence de la production.

Vous savez qu'on a même été obligé d'envisager une modification de l'empenage arrière et que cette modification a provoqué des problèmes nouveaux de centrage qu'on est en train d'examiner. Il serait, par conséquent, dangereux d'annoncer une accélération de la cadence, s'agissant d'un appareil que nous ne connaissons pas parfaitement et, un retard s'ajoutant à un autre, je ne suis pas très loin de compte en pensant qu'avant 1941, nous ne pourrions pas opposer à la représaille allemande une représaille identique en force et en valeur.

Je veux dire maintenant, un mot d'un problème qui a été discuté tout à l'heure entre M. Robbe et M. le ministre de l'air, celui de la qualité de notre chasse.

Il est exact que, dès le mois d'octobre de l'année dernière, nous avons vu apparaître sur le front allemand un nouveau Messerschmitt 109 DB 601, avec un nouveau moteur, qui a porté à 60 ou 70 kilomètres de plus à l'heure la vitesse de l'appareil Messerschmitt ancien, que nous avions l'habitude de combattre.

Les équipages français qui se sont heurtés à cet appareil, qui se répand avec une rapidité très grande, l'appellent tous: « l'avion fou ». C'est l'expression que j'ai recueillie. C'est donc qu'il est à la fois d'une rapidité, d'une puissance très grandes et d'une maniabilité suffisante pour qu'au moment où l'on est pris en chasse par lui, il soit impossible de se défendre contre lui.

On ne peut l'atteindre que par certaines manœuvres difficiles, que les pilotes confirmés vous expliquent et qui dépassent nos qualités particulières d'expérimenta-

teurs, mais dont je sais que très peu d'hommes peuvent les exécuter.

On a dit que notre armée de l'air abattait plus d'appareils qu'elle n'en perdait elle-même. C'est vrai. C'est certainement dû à la qualité exceptionnelle de nos équipages, dont il serait superflu que je fasse, à mon tour, l'éloge; mais n'y a-t-il pas dans l'armée allemande une ruse de plus, ajoutée à tant d'autres, car ces gens-là ont poussé l'art de la ruse à son plus haut degré?

Lorsqu'ils veulent tenter un raid aérien sur notre territoire, ils mettent sur de vieux Messerschmitt souvent des chasseurs sacrifiés qui ne comptent que 100 ou 120 heures de vol, simples soldats ou caporaux, sur lesquels se lancent avec ardeur nos équipages confirmés qui comptent de 1.500 à 1.000 heures de vol. Le petit « pigeon » en question est abattu, mais un équipage de Messerschmitt, composé d'officiers celui-ci, surgit et abat notre équipage français.

On se demande s'il n'y a pas là une méthode d'information, une préparation de la stratégie allemande, pour connaître nos méthodes de combat, de tir, quitte à supprimer 100 ou 150 hommes.

Il ne faut pas extrapoler dans l'autre sens et dire que les pertes faibles de notre aviation se maintiendront dans cette proportion le jour où le combat, s'amplifiant, passera de quelques unités élémentaires à une formation massive.

C'est donc vers nos prototypes qu'il faut nous tourner.

Le Morane 406 est dépassé maintenant. Le Curtiss est juste au niveau, et l'on a bien fait de l'acheter, on a rendu au pays un très grand service en l'achetant. (Très bien! très bien!).

C'est la vérité, car nos équipages s'en servent encore, et c'est lui qui, pour le moment, permet — si je puis employer cette expression — de « tenir le coup ».

Le Bloch 152 est encore trop récent, pour que nous puissions en dire grand-chose.

Ce qui m'inquiète, c'est de ne pas voir derrière, tout prêts, les prototypes de remplacement, car nous ne pouvons envisager une seconde l'hypothèse que nous finirons la guerre avec le D. 520, le G. V. 23 de l'arsenal, dont les vitesses sont à peine égales — et je suis optimiste — à celle du Messerschmitt 109 DB 601. Avant d'être en utilisation dans nos armées, notre meilleur appareil est surclassé en vitesse et en puissance de feu par le Messerschmitt 109 DB 601, déjà en série dans l'armée allemande.

Il y a à peine quinze jours, je suis allé dans un centre tactique d'essais voir ce que nous avions en réserve comme prototypes de remplacement. Nous pourrions, avec de l'audace, passer immédiatement à la fabrication. Il y a un moment où il faut assumer le risque avec courage, où l'on n'a plus le temps d'attendre tous les sacrements, toutes les confirmations pape-rassières, car il faut gagner du temps. (Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs.)

Ces prototypes de remplacement, tout le monde en parle, mais personne ne vous les fait voir. Quand on va dans n'importe quelle société nationale, on vous dit: « Nous avons, en espérance, des dessins merveilleux. Nous ferons 600, 610, 620. »

Mais quand?

**M. le ministre de l'air.** Puisque vous traitez chaque question successivement, voudriez-vous, monsieur Rives, me permettre, pour l'édification de la Chambre,



de vous répondre tout de suite, si cela ne vous gêne pas trop ?

**M. Paul Rives.** Je vous le permets volontiers, monsieur le ministre, car il ne s'agit pas, pour moi, de faire de l'éloquence.

**M. le ministre de l'air.** Vous indiquez, parce que vous êtes très initié à ces choses, que ce qu'il nous faut, pour gagner de la vitesse, c'est un moteur plus puissant.

**M. Paul Rives.** Je vois ce que vous allez dire.

**M. le ministre de l'air.** Les Dewoitine 520, c'est exact, M. Rives a raison, ont une vitesse inférieure de vingt kilomètres-heure à celle des nouveaux Messerschmitt, tout comme les Morane et les Curtiss avaient une vitesse inférieure de vingt kilomètres-heure à celle des Messerschmidt du début de la guerre.

Mais, au combat de chasse, la vitesse joue pour rejoindre l'adversaire ou pour rompre le combat. Quand le combat devient tournoyant, c'est la maniabilité qui l'emporte sur la vitesse.

Ainsi, nos Curtiss et nos Morane, malgré leur vitesse inférieure de vingt kilomètres-heure, ayant eu, dans tous les combats, le dessus sur les premiers Messerschmitt, rien ne permet de dire que les Dewoitine 520, qui auront le même écart de vitesse avec les nouveaux Messerschmitt — à supposer que ces derniers soient industriellement réalisés en série, car nous n'en savons encore rien, nous n'en avons vu que quelques exemplaires — ne se trouveront pas dans la même situation que nos Morane et nos Curtiss en septembre dernier.

Vous dites avec raison, monsieur Rives: « Il faudrait avoir derrière de nouveaux prototypes. »

C'est une préoccupation que vous avez raison d'avoir. En aviation, à peine un modèle est-il créé qu'il faut se préoccuper de celui qui lui succédera. En temps de paix, un avion se démode en deux ans et demi et, en temps de guerre, en un an.

Vous savez que c'est une question d'appareil moteur. Vous savez que la cellule du Messerschmitt — nous en avons abattu un qui n'était pas en mauvais état et que nous avons pu essayer à notre centre d'essais — est très médiocre au point de vue de la qualité de vol et que ce qui donne sa force à cet avion, c'est le moteur à injection d'essence.

Nous avons depuis longtemps du retard en matière de moteur puissant. J'ai vu récemment M. Berkingt, qui s'était désintéressé de cette question de moteurs. Il s'est remis au travail. Nous avons derrière nous deux moteurs qui sont adaptables à la même cellule Dewoitine 520 et avec lesquels nous devons gagner en vitesse de vingt à trente kilomètres-heure: le 1.000 CV Hispano, d'une part; d'autre part, un moteur à quatre soupapes par cylindre, devant donner une puissance de 1.400 à 1.600 chevaux au décollage, contre 870 chevaux pour le moteur que nous utilisons aujourd'hui.

C'est donc une question d'appareil moteur. Vous me demandez de presser la réalisation de l'appareil moteur. Je vous jure que je ne fais que cela.

Je ne voudrais pas trop m'avancer en faisant partager à la Chambre l'espoir que m'a communiqué l'inventeur du moteur à quatre soupapes par cylindre donnant 1.400 à 1.600 CV au décollage.

Les premiers exemplaires — il ne s'agit pas de série — sortiront dans un prochain avenir.

Nous pourrions peut-être constituer une escadre avec ces moteurs. Cela n'aura qu'une valeur psychologique. Mais c'est là qu'est la solution, dans l'emploi d'un moteur plus puissant.

Vous savez qu'il y a une autre fabrication, celle du moteur N, Gnome et Rhône, qui aura une force de 1.050 CV. Le moteur à air a plus de résistance et est à peu près équivalent au moteur Hispano.

Vous savez qu'il y a derrière un moteur qui doit faire 1.400 chevaux, le moteur R.

Pour hâter la construction de ces moteurs, j'ai estimé qu'il y avait lieu de construire une centrale à Paris, malgré les vives observations qui m'ont été faites par mon collègue M. le ministre du travail.

Vous savez que nous escomptons la sortie de ce moteur pour juin-juillet. Voilà ce qui nous donnera demain la supériorité de vitesse: ce sont nos appareils moteurs et, à cet égard, les recherches sont en excellente voie.

**M. Paul Rives.** Vous voyez comme ce débat est intéressant. Je me félicite de l'avoir provoqué. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

**M. le ministre de l'air.** Je vous remercie de m'avoir permis de donner ces explications.

**M. Paul Rives.** En serrant l'ensemble du problème, nous finirons par connaître une parcelle de la vérité.

Vous avez évoqué un très grand nombre de questions. Vous avez dit: La structure de l'appareil Messerschmitt n'est peut être pas excellente. Ce n'est pas, à mon sens, un inconvénient. Cela n'a pas d'importance...

**M. le ministre de l'air.** J'ai parlé des qualités de vol.

Vous savez — vous le verrez, en tout cas, d'après le rapport d'essai, qui est toujours à votre disposition, et je puis bien le dire puisque nous sommes en comité secret — qu'aussi bien dans le nouveau Messerschmitt que dans l'ancien, puisque c'est la même cellule, le couple moteur étant mal compensé, le pilote est obligé d'appuyer sur le palonnier et l'appareil ne peut prendre de l'altitude en virant à droite, ce qui lui donne, par rapport à nos chasseurs, une grande infériorité. (Applaudissements.)

**M. Paul Rives.** En tout cas, il est regrettable que nous en soyons arrivés à une telle crise de moteurs et que l'erreur fondamentale que nous avons commise, il y a déjà de longues années, en ne faisant porter notre effort que sur le moteur de faible puissance et en négligeant le moteur de forte puissance, nous ait mis en retard de trois ou quatre ans sur la cellule elle-même, car un moteur plus puissant peut, avec une cellule identique faire gagner à un appareil 30, 40 ou 50 kilomètres.

Monsieur le ministre, examinez de près le problème des prototypes.

J'ai été inquiet de ne rien trouver au fond du sac du centre d'essai. On m'a toujours montré les vieux appareils classiques, que je connais bien et que je n'ai même plus voulu regarder, parce que, l'année dernière, je les avais déjà vus.

Il faut que, dans trois mois, si nous sommes encore tous ici, nous puissions recevoir un prototype: un ou deux échantil-

lons de Dewoitine 550, par exemple, pour la chasse, ou de Suders 100.

Je me permets, à ce propos, de vous soumettre une suggestion, que je ne suis pas seul à vous présenter. Lorsque vous commanderez des prototypes, ne les commandez pas à un ou deux exemplaires seulement. Il suffit, en effet, d'un accident survenant au pilote d'essai — bien que nos pilotes d'essai soient remarquables — pour qu'on soit privé d'un appareil pendant six ou sept mois.

Le cas s'est produit pour le Suders 100. C'est un excellent appareil de chasse qui fera, si j'en crois le constructeur, 600 kilomètres à l'heure. Il est d'une formule nouvelle, établi à l'inverse des autres. Il n'y en avait qu'un, il a été brisé; on a mis six mois à en construire un autre.

Si l'expérience est mauvaise, c'est six mois plus tard qu'on le sait. Si elle est bonne, six mois sont perdus pour la fabrication en série. (Très bien! très bien!)

Commandez donc de petites séries. Si l'appareil se révèle mauvais, vous perdrez 60 millions. Mais je me rappelle la phrase du ministre de l'air anglais que je voyais au début de l'année et qui me disait: Nous préférons perdre 60 millions et gagner la guerre. (Très bien! très bien!)

Il y a donc là une formule que je vous suggère. Si les 25 appareils, par exemple, d'une petite série se révélaient mauvais, personne ne vous pènerait pour cela (Sourires), même si vous aviez pu faire un choix hardi. Ce choix hardi pourra être le plus souvent heureux.

Je vais dire, maintenant, quelques mots au sujet du personnel.

Si, pour le matériel, il faut de huit à dix mois ou un an pour passer d'un prototype à une série, il faut de deux à trois ans pour former le personnel.

Je ne crois pas qu'il soit bon — je m'excuse de vous le dire, monsieur le ministre de l'air — de trop raccourcir les périodes scolaires pour pouvoir fournir des promotions nombreuses. Les élèves, en effet, ou se forment encore en escadrille et font perdre du temps à leurs camarades, ou n'ont pas les qualités techniques nécessaires...

**M. le ministre de l'air.** Je suis tout à fait de cet avis.

**M. Paul Rives.** ...et des accidents sont à regretter.

Par conséquent, ne forcez pas trop la rapidité du passage des promotions en école, qu'il s'agisse des mécaniciens; des pilotes ou des radiotélégraphistes.

Et, si vous ne pouvez pas, cette année, passer de 400 ou 500 pilotes à 16.000 — chiffre qu'il vous faudrait le plus rapidement possible — je crois qu'en raison même de la structure de notre armée de l'air et de la qualité de nos équipages — facteur qu'il ne faut pas négliger — le passage aux écoles ne doit pas être réduit à un temps beaucoup trop court.

**M. le ministre de l'air.** Nous sommes tout à fait d'accord. J'ajoute que c'est l'avis du général commandant de la chasse; qui est à l'avant, et je lui ai donné qualité pour renvoyer dans les centres de perfectionnement, à l'arrière, les pilotes qu'il estimait insuffisamment formés pour les mettre à l'avant.

Il est extrêmement difficile, car il estime qu'un pilote moyen de chasse, à l'avant, n'offre aucun intérêt s'il risque de se faire descendre et de perdre son appareil. Et il préfère ne pas en avoir que d'en avoir de moyens.



**M. Paul Rives.** Pour le personnel, il y a longtemps que le problème se pose. Je dirai même que nous avons pris parfois le problème à l'envers, que nous n'avons voulu voir que celui du matériel, ignorant celui du personnel. Et je me rappelle, avec un peu d'amertume, ce rapport du budget de l'air où je demandais au Gouvernement de nous donner 200 ou 300 millions pour le personnel subalterne, parce qu'un sergent mécanicien, responsable du travail qu'il contrôle et qui assurera la bonne marche en vol pendant la nuit, après avoir travaillé toute la journée, était parfois moins bien payé que l'ouvrier civil qui travaillait sous ses ordres. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il y a là un très grave danger, à la fois au point de vue du moral de ces jeunes hommes et de leur maintien dans l'armée, car, au bout de dix ou quinze ans, tous ces spécialistes vont dans l'industrie et vous savez quel est le déchet de mécaniciens dans nos escadrilles au moment où la perfection du mécanisme moteur et aérien exige des qualités supplémentaires.

Eh bien, ces 200 ou 300 millions ont été refusés parce qu'ils posaient un grand problème de péréquation des traitements des fonctionnaires.

Est-ce qu'il n'y avait pas un moyen, une astuce quelconque, passez-moi l'expression, pour résoudre ce problème au lieu d'en faire une question de principe insoluble parce qu'elle posait des problèmes politiques ? Un geste que personne n'aurait condamné, si on l'avait expliqué loyalement à la Chambre, aurait pu réparer à la fois une injustice et un manquement redoutable pour notre potentiel national. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il faut que j'indique maintenant comment je conçois un redressement possible de la situation.

Les causes sont extrêmement nombreuses; elles sont les unes d'ordre très honorable et assez noble, d'autres beaucoup moins. La France généreuse, qui ne se croyait pas si près de la catastrophe et qui a fait tous ses efforts jusqu'au dernier moment pour qu'elle ne se produise pas, n'a pas fait l'effort nécessaire d'organisation pour sa défense nationale. Les deux choses sont liées et je le comprends.

Peut-être aussi avons-nous sous-estimé le danger aérien par rapport au danger militaire.

Il y a une proportion à établir entre les risques; d'abord entre le risque monétaire et le risque militaire. Nous avons peut-être surestimé le risque monétaire et sous-estimé le risque militaire et, dans le risque militaire, nous avons sous-estimé trop longtemps le danger aérien.

Lorsque nos attachés de l'air nous disaient: « Attention ! Les Allemands ont 5.000, 6.000, 8.000 appareils », il y avait encore des gens — même dans l'armée de l'air — pour dire que ce n'était pas possible.

Devant une pareille force de résistance, d'inertie et d'incrédulité, il n'y a rien à faire que de se battre pendant des mois et des mois, sans obtenir un résultat satisfaisant. C'est pourquoi, les mois s'accumulant, nous arrivons à un retard non seulement sur l'adversaire, mais aussi sur les Anglais. Nous avons la chance, il faut le dire, qu'un répit nous ait été accordé par le dictateur allemand.

**M. le président du conseil.** Ou par nos propres forces !

**M. Paul Rives.** Peut-être. C'est possible.

**M. le président du conseil.** Pourquoi sous-estimer toujours la puissance de la France ?

**M. Paul Rives.** Voici précisément comment je conçois le problème.

L'exaltation de notre force aérienne, comme la puissance aérienne de l'Allemagne fait la force apparente du régime, serait de nature à faire réfléchir l'adversaire et à éviter, si c'est possible encore, le passage de l'état larvé de guerre que nous connaissons à l'offensive massive dont on parle et qu'on donne comme prochaine.

Le vrai problème, à mes yeux, c'est de savoir de quelle manière nous pouvons, par notre potentiel défensif et offensif aérien, empêcher l'ennemi d'agir. Il faut, avant tout, l'amener à réfléchir, lui, qui est immédiatement renseigné. Croyez bien que ce n'est pas cette séance de comité secret qui le renseignera ! Il a, par son espionnage, des informations immédiates. Il a, avant nous souvent, des renseignements dont il nous donne connaissance, ensuite, par sa radiodiffusion. Nous pouvons donc très librement nous dire tout, sans craindre que l'adversaire ne recueille ainsi un renseignement utile pour lui.

Cette conception du rôle de l'aviation, de la situation diplomatique et militaire de l'Europe a eu pour conséquence une répartition déterminée des crédits militaires.

Il est incontestable que nous n'avons eu qu'en 1938, pour la première fois, des crédits importants pour l'aviation militaire. Ils ont été également considérables en 1939.

Jusqu'alors, le budget militaire de l'air de la France était non seulement inférieur à celui de l'Angleterre, mais également à ceux de l'Italie et de l'Allemagne. L'année dernière, l'Angleterre avait affecté à son aviation militaire des crédits plus de trois fois supérieurs aux nôtres: 23 milliards contre 7 milliards.

Au moment où nous comprenions l'importance de l'effort qu'il fallait tenter en augmentant la part de l'aviation dans la répartition des crédits entre les trois armes, l'Angleterre multipliait, d'un seul coup, par 3,5 son potentiel financier en faveur de la défense aérienne.

Je n'incrimine personne. C'est la faute de tous et de personne. C'est le résultat d'un état d'esprit très répandu, sinon général. Peu d'hommes savaient la vérité. Peu d'hommes avaient assez de crédit auprès de la Chambre pour lui faire admettre les idées justes qu'ils avaient sur le sujet.

Quoi qu'il en soit, le fait est là.

Or, il y a un facteur qu'il ne faut pas méconnaître en matière d'aviation: le temps.

**M. le président du conseil.** Me permettez-vous une observation ?

**M. Paul Rives.** Volontiers.

**M. le président du conseil.** Croyez-vous qu'il soit possible à un pays de 42 millions d'habitants comme la France, avec un potentiel industriel sur l'importance duquel je ne veux pas m'appesantir aujourd'hui, de s'assurer la meilleure aviation du monde, la meilleure armée de terre du monde, la meilleure marine du monde ? Qu'on le veuille ou non, il y a une hiérarchie à respecter.

Vous avez rendu un hommage mérité à l'effort que l'Angleterre a accompli pour son aviation. Si je pouvais indiquer le chiffre qui le traduit, votre hommage serait encore plus chaleureux. L'Angleterre

poursuit cet effort avec intensité depuis quelques mois.

Croyez-vous que si elle avait eu à équiper une armée de terre de plus de quatre millions d'hommes avec un matériel moderne, croyez-vous qu'elle aurait pu, quelle que soit sa richesse, qui est beaucoup plus grande que la nôtre, consacrer un pareil effort à la création d'une aviation moderne ? Certainement non.

Je recueille bien volontiers les observations que, les uns et les autres, vous présentez à la tribune. Et je vous prie de croire que je n'ai pas le moindre doute sur l'importance capitale de l'aviation.

Quand j'ai pu avoir de l'argent, je l'ai donné. Mais, encore une fois — c'est ce que j'exposai — il a fallu, en trois années, créer une industrie moderne de l'aviation.

Il a fallu, en trois ans, pousser les travaux de la marine nationale dont l'efficacité, d'ailleurs, a fait l'objet d'un discours de M. Churchill qui doit être, pour nos marins, un véritable réconfort.

Nous sommes partis d'une centaine de tanks qui n'avaient pas tous leurs tourelles et nous en avons tout de même maintenant plusieurs milliers. Et vous savez qu'un tank lourd est aussi cher et aussi compliqué, peut-être plus compliqué qu'un avion. (*Très bien ! très bien !*)

Nous avons dû nous souvenir que nous étions d'abord une puissance engagée dans la tourmente européenne, qui avait à défendre ses frontières terrestres, qui avait à les maintenir pendant plusieurs mois, que la nature, l'histoire, la géographie, avaient fait de la France une nation de couverture contre la barbarie; il a fallu faire une couverture puissante.

Mais ne croyez pas qu'il eût été possible, en ces trois années, de faire le même effort pour l'aviation, même si on n'avait pas eu ce que vous appelez les préjugés monétaires. Maintenant ils ont disparu (*Sourires*), ils ont cédé à cette menace et j'en sais quelque chose.

Je vais plus loin. Supposez qu'on n'ait pas eu à compter avec les crédits.

Un des prédécesseurs du ministre actuel a dit, dans des comités permanents: « Même si j'avais tous les crédits que je crois nécessaires et que j'ai demandés, je ne pourrais avoir les industries capables de les transformer en avions. »

C'est cela qui, dans les circonstances présentes, est peut-être la chose la plus grave.

Je ne fais le procès de personne, mais je constate que l'on s'est peut-être endormi autrefois. Je m'excuse si je heurte d'autres conceptions que les miennes.

Autrefois, il y avait, dans chaque industrie, des hommes de bataille, qui étaient un peu durs, un peu portés peut-être même à la recherche du profit, mais qui étaient aussi à l'affût de tous les procédés susceptibles d'améliorer le rendement technique de l'affaire. Nous en avons connu.

**M. Pierre-Etienne Flandin.** Tous ces hommes, vous les avez découragés par la nationalisation. (*Mouvements divers.*)

**M. le président du conseil.** Monsieur Flandin, je parlais d'autre chose, je parlais d'une évolution plus générale.

La nationalisation, nous en parlerons, nous en établirons de part et d'autre les chiffres. Je prétends, quelles que soient les critiques que l'on adresse à la mobilisation industrielle, que, sans la natio-



nalisation, il eût été peut-être impossible de la faire. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

Nous sommes, si j'ose dire, en famille. Voilà ce que je voulais dire.

Notre industrie a suivi cette évolution.

Il y a eu la ruée vers les protections douanières que nous condamnons *in globo* et que nous réclamons quelquefois individuellement. Il y a eu les grands cartels internationaux. On s'est réparti d'avance les marchés, au lieu de continuer cette espèce de bataille dans le sens du progrès technique, de l'économie, de la lutte, cet élément essentiel qui avait fait de l'industrie française une très grande industrie, contrairement à ce qu'on a dit, industrie qui avait équipé la plupart des pays neufs du monde, ce qu'on oublie de dire, très souvent.

Cela s'est un peu endormi, est devenu un peu administratif! (*Très bien! très bien!*)

Celui qui cherche, dans une usine, des procédés nouveaux, a peut-être moins d'intérêt, aux yeux de son patron ou de son conseil d'administration, que le monsieur qui met les papiers en ordre pour faire face à toutes les exigences fiscales.

Il y a là une situation de fait. Elle est ce qu'elle est. Encore une fois, ne croyez pas que, le préjugé monétaire aboli, la notion d'équilibre du budget reléguée dans les greniers, vous auriez eu la possibilité de faire à la fois une grande armée de terre, une grande marine et une grande aviation.

C'est tout ce que je voulais dire. (*Applaudissements.*)

**M. Paul Rives.** Moins que personne je méconnaîtrai la puissance d'absorption de notre industrie aéronautique. Moins que personne j'en méconnaîtrai le facteur financier.

Je sais que, lorsque des crédits ont été votés, on n'en voit le résultat que 18 mois ou deux ans après.

Mais notre industrie aéronautique est encore un véritable chantier. Partout où l'on va, on constate que les usines sont en train de pousser de terre. Elles ne sont donc pas toutes terminées. Des hangars, des ateliers — dont il faudra envisager la multiplication — sont en construction. On est tout de même arrivé, même en période de guerre, à faire absorber par une industrie nationale cet important crédit de 83 milliards. On espère pouvoir faire absorber les 130 ou 140 milliards qui seront disponibles pour l'année en cours.

C'était un effort identique qu'il eût fallu faire un an ou deux ans plus tôt. On l'aurait certainement pu, avec des crédits suffisants et importants.

**M. Jean Capiand.** On fait soixante heures, maintenant!

**M. Paul Rives.** Comme vous et après vous, monsieur le président du conseil, je veux dire — je ne l'aurais peut-être pas fait si le problème n'avait pas été soulevé — que, quelles que soient les mal-façons et les erreurs de la nationalisation, elle a permis le redressement de l'aéronautique française. C'est par elle que nous avons pris contact enfin avec la réalité exacte de l'industrie aéronautique. Sans elle, peut-être n'aurions nous jamais su exactement quelle était la situation de l'industrie aéronautique par rapport à l'industrie automobile ou aux autres industries de production.

N'aurait-elle rendu que ces services-là à l'armée de l'air, à la France, il était souhaitable qu'on l'eût faite.

Je termine, messieurs.

Je crois avoir, sans entrer dans les détails qui ont été examinés ce matin avec beaucoup de précision par M. Robbe, indiqué les grands problèmes qui se posent, présenté les suggestions nécessaires, qui sont immédiatement réalisables.

L'essentiel pour moi n'est pas de savoir combien nous avons produit l'année dernière, par rapport aux quatre ou cinq années précédentes.

Tout cela, messieurs, est dépassé. La guerre, un jour prochain, va peut-être revêtir toute son horreur. C'est donc l'avenir, et l'avenir immédiat qui importe. (*Très bien! très bien!*)

Le vrai problème est le suivant: combien devons-nous fabriquer d'avions, dans les moindres délais, pour être en mesure de faire échec à l'offensive de l'armée de l'air allemande? (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et sur divers bancs au centre.*)

Toutes les autres questions ne sont pas seulement dépassées: elles sont de nature à soulever des incidents entre les hommes, entre partis, des polémiques qu'il faut bannir, que l'on reprendra, si l'on veut, quand on en aura le temps. (*Vifs applaudissements.*)

**M. Emile Taudière.** Puissions-nous ne pas les reprendre!

**M. Paul Rives.** Je le souhaite comme vous, mon cher collègue.

Donc, messieurs, un seul problème. Disons: Il nous faut 10.000 avions...

**M. L.-O. Frossard.** 5.000.

**M. Paul Rives.** Non, monsieur Frossard, car ce chiffre est dépassé par les progrès de la production allemande.

Quels problèmes faut-il résoudre pour avoir ces appareils et pour les avoir le plus rapidement possible?

Il faut d'abord réorganiser le ministère de l'air.

On pourrait dire — excusez cette boutade —: « Je licencie tout le monde au ministère de l'air, à partir d'aujourd'hui, et je forme un autre ministère avec certains hommes que j'ai pu apprécier; les autres iront aux escadrilles ou ailleurs. »

Car le personnel du ministère est trop nombreux. Certains y font, comme on l'a dit, du papier, du papier, encore du papier! Lorsqu'ils ont établi un rapport, bien présenté, conforme au type habituel, ils ont accompli leur tâche et ils s'en vont.

**M. Jean Mistler.** C'est le travail en série!

**M. Paul Rives.** C'est le problème de la responsabilité qui se pose. Il faut qu'à chaque échelon, l'homme chargé d'une tâche ait le courage — et par conséquent le droit — de prendre une responsabilité, une décision, de donner un ordre, un commandement dont il soit responsable, sans avoir à solliciter un certain nombre d'autorisations.

**M. le marquis de La Ferronnays.** Voilà des paroles excellentes!

**M. Paul Rives.** On a parlé des services techniques. Il y aurait, de ce côté, un gros effort à faire.

On dit, par exemple, à un industriel: « Vous allez construire un biplace d'assaut A-2. » Immédiatement, il commence la fabrication, accumule des pièces. Mais, trois mois plus tard, l'ordre est rapporté: « Vous ferez des B-3 » dit-on. L'industriel entreprend une nouvelle préparation qui va demander des semaines. Lorsqu'elle est achevée, on se ravise: « Reprenez la fabrication de l'A-2 ».

Messieurs, il faut savoir exactement ce que l'on veut.

Et si, par hasard, sur tel point particulier, on s'était trompé, c'eût été moins grave que de revenir sans cesse en arrière, au risque de n'atteindre jamais aucun résultat, de n'avoir jamais ni A-2, ni B-3. (*Applaudissements.*)

Ce n'est, messieurs, qu'un exemple; il n'est pas le seul, mais je ne veux pas le grossir.

J'ai voulu montrer où conduisent les habitudes de tergiversation, les flottements, les insuffisances d'information et de promptitude dans la décision, surtout la volonté de ne jamais courir un risque, le désir de toujours se couvrir.

Je sais que la responsabilité est dange-reuse à prendre.

Il est grave de choisir un type d'appareil. Si le choix n'est pas heureux, la mort peut s'ensuivre pour les équipages. Je comprends le drame de conscience. Mais qu'y faire? Quand on ne peut pas accepter le poids d'un pareil fardeau, on ne prend pas la direction d'un service important.

Et si des hommes savaient qu'accepter une charge importante impliquerait une condamnation infamante le jour de l'échec, peut-être que beaucoup de médiocres ne l'accepteraient pas. (*Vifs applaudissements unanimes.*)

**M. Xavier Vallat.** Je propose le même traitement pour les ministres qui se sont trompés!

**M. le ministre de l'air.** Je n'ai pas eu la prétention de soutenir que tout était parfait au sein des services du ministère, pas plus que je n'ai prétendu que tout était parfait au sein de l'armée de l'air.

Vous savez, monsieur Rives, qu'il y a encore au ministère de l'air des ingénieurs de grande valeur, mais que, malgré toute leur science, il y a une formation qui leur manque...

**M. Paul Rives.** L'usine.

**M. le ministre de l'air.** ...celle de l'usine. Les plus brillants n'ont aucune expérience industrielle. Ce n'est pas les diminuer que de le dire; c'est une simple constatation.

Et pour ceux qui sont appelés à commander, il est un peu tard pour leur faire accomplir un stage.

Le ministère de l'air est donc obligé de travailler avec ce qu'il a.

Néanmoins, qu'on ait repris le sens de la responsabilité dans cette maison et qu'un effort considérable ait été accompli, depuis un an, c'est un fait qu'il me sera facile d'illustrer d'un exemple.

Avant 1938 — vous l'indiquiez très justement — on hésitait tellement avant de donner le bon à tirer pour un appareil nouveau que le délai moyen entre la production d'un prototype, en exemplaire unique, et la sortie de la série était de trois ans à trois ans et demi, quelquefois davantage. Il y a l'exemple du Morane 406.

Pour le dernier appareil sorti, le nouvel avion de reconnaissance et de bombarde-



ment léger, le Bloch 174, j'ai fait ce que vous suggérez à l'instant. Dès l'apparition du prototype, utilisant une organisation empirique que j'avais créée, je l'avoue, au grand scandale des techniciens, en faisant, en quelque manière, ausculter les appareils, les avions légers par Détrouat, les avions lourds par Rossi, j'ai assumé le risque de commander une série moyenne d'appareils, en attendant que les essais se déroulent suivant les sacrements techniques, qui ont une certaine valeur, je vais le montrer dans un instant.

Voici le résultat: Il ne s'est pas écoulé un an entre le premier vol du prototype et la sortie de l'usine du premier avion de série. C'était en novembre dernier. Or, c'est seulement quinze jours avant la sortie du premier appareil de série que le service technique a déposé son rapport qui donnait le détail des performances du prototype.

Si je n'avais pas pris ce risque, nous attendrions encore la sortie du premier appareil de série.

J'ai accepté le même risque pour le Dewoitine 520; pour l'Arsenal aussi, qui procède d'inventions anciennes et dont la structure est toute différente.

Jusqu'à présent, je m'en suis bien trouvé et je revendique comme un honneur ce risque que vous m'invitez à prendre.

Evidemment, ces ingénieurs travaillent trop souvent sans se préoccuper du temps, avec le désir de toujours faire mieux. Il n'empêche que les Américains et nos amis britanniques ont demandé à connaître les règles de notre centre d'essai.

Si donc on n'a pas toujours atteint la perfection en ce qui concerne les délais, on peut dire que les méthodes sont indiquées.

Il y a eu, certes, des variations dans certaines commandes: le plus souvent ce fut à la requête de l'état-major.

En effet, avant de l'avoir éprouvé en escadrille d'expérimentation, l'état-major n'est pas toujours exactement fixé sur la destination qui convient le mieux à un appareil.

Qu'il s'agisse, par exemple, du Breguet auquel vous avez probablement fait allusion, qui est un avion d'assaut; ou au contraire, d'un avion de chasse biplace, doit-on lui faire porter de légères bombes ou, simplement, lui donner un armement de canons et de mitrailleuses?

Il est arrivé, en temps de paix, que l'état-major, l'appareil étant en escadrille d'expérimentation, ait réclamé la révision de la première version qu'il avait demandée de l'appareil.

Cela n'a pas été la cause de retards considérables. Mais, dès le début de la guerre, j'ai signifié non seulement aux services et à l'état-major, mais aux constructeurs, afin qu'ils ne l'ignorent pas, que, désormais, sauf les modifications intéressant la sécurité des équipages, que je réservais à mon arbitrage, aucune modification ne serait ordonnée sur un appareil construit en grande série sans que l'industriel ait indiqué à partir de quel numéro de la série il pourrait l'introduire sans causer de perturbation dans la fabrication. (Applaudissements à gauche et sur divers bancs.)

**M. Paul Rives.** Le second problème qui se pose et qui exigera de nous, à la fois, du courage, de l'intelligence et de la honte, c'est le problème de la main-d'œuvre.

Vous allez être contraint, monsieur le ministre, de multiplier par trois, quatre ou

vingt votre main-d'œuvre aéronautique. Je ne veux pas discuter du conflit entre l'état-major de l'armée de terre et les industries de l'intérieur. Je ne veux pas examiner le problème des affectations spéciales. Mais, par apprentissage, récupération, réadaptation, vous serez contraint de passer de 120.000 ou 125.000 ouvriers et ouvrières de l'industrie aéronautique à 300.000 ou 350.000, si vous voulez tenir les cadences que vous nous avez annoncées comme nécessaires. Vous serez donc contraint de procéder non seulement à des augmentations de surfaces couvertes, mais à des migrations humaines importantes, qui ont déjà commencé. Vous allez lancer 2.000, 3.000, 4.000 familles sur telle ou telle ville de France où il n'y aura rien pour les accueillir. Il est à craindre que l'hôtellerie locale ne soit tentée de les exploiter et que les malheureux spécialistes dont on dit qu'ils gagnent des sommes énormes, lorsqu'ils touchent 4.680 francs par mois, ne puissent envoyer que 100 ou 120 francs à leurs familles, qui elles, ne touchent pas l'allocation militaire, puisque le chef de la famille n'est pas mobilisé. (Très bien! très bien! à l'extrême gauche.)

Si vous ne profitez pas de la guerre, dans la mesure où elle peut servir à quelque chose, pour équiper notre pays sur le plan économique et social, si, par le biais de la guerre, vous ne faites pas une politique du logement et de la réception importante, massive, vous irez non seulement à un échec sous le rapport du rendement, mais à une effervescence sociale, à une propagande qui cherchera à exploiter le mécontentement qui ne cessera de grandir.

Il faut que ce problème soit immédiatement posé. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Ce ne peut être une question d'argent. 200, 300, 400 millions pour construire des maisons ouvrières à bon marché, c'est un capital d'avenir; c'est aussi le rendement industriel que vous sauvegarderez et, par là, vous augmenterez le potentiel défensif de la France.

Il s'agit d'une réorganisation complète du ministère de l'air sous le rapport de l'embauchage de la main-d'œuvre, du problème des matières premières.

Tout cela exigera de nous un effort de condensation, de concentration, de coordination et d'autorité. Vous retrouverez d'ailleurs les mêmes problèmes à propos du ravitaillement et des transports; sur tous les plans de l'économie nationale, les mêmes problèmes exigent les mêmes qualités d'ordre, d'intelligence et d'initiative. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Il s'agit donc, au fond, d'un problème essentiellement gouvernemental.

Le malheur, c'est que l'on veut, dans une politique de guerre, conserver une économie de paix. Il n'est donc pas étonnant que nous entendions, par ci, par là, des grincements pénibles et que tous les efforts ne produisent pas des résultats immédiats.

J'en ai fini, messieurs. Je m'excuse d'avoir tenu si longtemps la tribune, mais je crois que le sujet en valait la peine. (Très bien! très bien!)

Nous serons peut-être amenés, comme l'a indiqué M. le président du conseil, à ne pas compter uniquement sur nous et sur nos alliés anglais; nous serons peut-être contraints d'aller chercher plus loin notre potentiel industriel aéronautique — pour ne parler que de celui-là —, de passer avec l'Amérique des marchés de fourniture d'avions beaucoup plus importants

que ceux qui sont envisagés et réalisés, sans pour cela diminuer d'un pouce l'activité de notre industrie nationale. L'Amérique nous répondra: je n'ai qu'une cadence de fabrication de 1.200, 1.500 avions par an...

Sur divers bancs. Par mois ?

**M. le président du conseil.** Par an!

**M. Paul Rives.** ...par conséquent, si vous me demandez 5 ou 6.000 appareils d'un coup, je mettrai cinq ou six ans à vous les donner. La guerre sera, je l'espère, assez avancée, sinon terminée à ce moment-là!

D'autre part, nos industriels nous ont fait la même réponse pendant très longtemps, quand ils n'avaient pas le courage d'investir des capitaux importants dans l'industrie aéronautique. Ils nous disent: « Vous allez nous passer des comman- des pour quelques mois, un an, deux ans, et après, vous allez — passez-moi l'expression — laisser tomber notre marché. Comment voulez-vous que nous investissions des sommes importantes pour vous livrer une fabrication qui ne portera que sur deux ou trois ans et qui sera stoppée immédiatement le jour où vous ferez la paix avec l'Allemagne? »

Il faut encore prendre ce risque. Il faut payer l'investissement des industriels américains pour qu'ils nous livrent le matériel dont nous avons immédiatement besoin. Il faut aller très loin sur le plan monétaire.

Je ferai comme le paillard de la fable, sur ce plan. Je vendrai ma chemise, mais il faut que j'aie les capitaux nécessaires.

Toutes ces considérations n'ont plus de sens, maintenant, pourvu que nous ayons, à la fois sur le plan intérieur et sur le plan du marché international, la force de production, de capital humain, de capital travail et aussi la force militaire suffisante pour qu'enfin, très rapidement, la France et tout ce qu'elle a encore de pur et de noble soient définitivement sauvés. (Applaudissements.)

**M. le président.** La Chambre voudra, sans doute, renvoyer à demain la suite de la discussion ?

**M. le président du conseil.** A demain matin, à neuf heures et demie ?

**M. le président.** Il m'a semblé que vous-même, monsieur le président du conseil, ne désiriez pas une séance de nuit, qui ne pourrait qu'impressionner le public, et inutilement, car la tenue du débat qui vient de se dérouler a été digne du pays. (Vifs applaudissements.)

La séance est suspendue jusqu'à demain matin neuf heures et demie.

(La séance est suspendue à dix-neuf heures et demie et reprise le samedi 10 février à neuf heures et demie.)

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

La parole est à M. Pierre Béranger, pour développer son interpellation.

**M. Pierre Béranger.** Messieurs, m'associant aux paroles de M. le ministre de l'air, je veux d'abord saluer la génération d'aviateurs que nous avons pu former. Responsables d'appareils coûteux, gardiens fidèles des traditions qui leur ont été transmises, nos pilotes font l'admiration du monde. Je m'incline devant les ailes brisées des disparus. Leurs exploits sont dignes des plus grands d'entre nous. C'est à eux, et à eux seuls, que nous devons les communiqués comme les



ordres du jour qui magnifient l'aviation française. (Applaudissements.)

Tout en restant dans le cadre de la critique parlementaire, je voudrais essayer de dégager, avec toutes mes forces et en y mettant tout mon cœur, les causes des imperfections et les remèdes à y apporter.

Messieurs, depuis des mois et des mois, on n'a cessé de démolir et de reconstruire. Les programmes ont succédé aux programmes et nous n'avons eu pour spectacle que celui de la valse du personnel.

Faute de doctrine ou pour avoir voulu simplement bouleverser ce qui avait été établi, on est arrivé à un enchevêtrement de commandements incompatible avec les réalités.

Il s'en est suivi des critiques incessantes de la part de ceux qui, brusquement, ont découvert l'aviation, après avoir voulu l'ignorer.

De ce fait, notre malheureuse aviation a servi de bouc émissaire à toutes les rancunes. En faisant reporter sur elle les responsabilités de notre infériorité, on a pu cacher une déficience beaucoup plus générale. Chacun a sa part de responsabilité, mais ceux qui n'ont pas compris à temps l'importance de la force aérienne et qui ont lésiné sur les crédits nécessaires à son développement seraient mal venus à faire la loi chez elle.

Monsieur le ministre, hier, répondant à notre collègue M. Robbe sur la question du commandement, vous avez dit que vous étiez couvert par l'autorité du conseil supérieur de l'air. Mais qui donc nomme les membres du conseil supérieur de l'air ? Si, toutes les fois qu'un ministre arrive au ministère de l'air, on change et le conseil supérieur de l'air et le chef d'état-major, il n'est évidemment pas difficile pour le ministre de se faire obéir. Seulement, quelle continuité de vues y aura-t-il avec une telle politique ? En vérité, il n'y en aura jamais.

Pendant la guerre de 1914 à 1918, on avait senti nettement l'inconvénient qui résultait, pour l'aéronautique militaire, de la dispersion des responsabilités entre les diverses autorités : ministre de la guerre, commandant en chef, commandant de l'aéronautique des armées, directeur de l'aéronautique militaire, directeur des écoles, ministre de l'armement. Il n'y avait pas de direction unique, mais cela semblait s'expliquer, en partie tout au moins, par l'absence d'un ministère de l'air. Il semble que la création du ministère de l'air devait remédier à cet inconvénient. En fait, l'organisation, en temps de paix, réalisait l'unité de direction et de commandement entre les mains du ministre de l'air, chef de l'armée de l'air et son chef d'état-major, tous deux responsables de la défense aérienne du territoire, par conséquent, de la constitution et de la préparation de l'armée de l'air.

Or, à la mobilisation, cette unité si péniblement réalisée, qu'en avez-vous fait ? Je ne sais pas si vous êtes couvert par le conseil supérieur de l'air, mais cette unité n'a pas été maintenue. Le ministre et le général chef d'état-major se sont séparés, ce dernier devenant commandant en chef des forces aériennes et le ministre prenant auprès de lui un chef d'état-major de l'armée de l'air pour l'intérieur. Mais il n'y a aucune subordination entre les deux ; il y a scission à peu près complète entre l'avant et l'arrière, le commandement en chef étant, en principe, uniquement chargé de la conduite des opérations et

n'ayant à peu près plus aucune autorité sur la préparation de l'armée de l'air, sur la constitution de son matériel, sur l'instruction et la formation du personnel. Il y a constitution de deux états-majors généraux, l'un auprès du commandement en chef, l'autre auprès du ministre, avec chevauchement d'attributions, dépenses considérables en personnel d'état-major et de services, ce qui a comme résultat de créer des doubles emplois, des échanges de correspondance, des conflits et une dispersion des responsabilités.

**M. Guy La Chambre, ministre de l'air.** Il y a deux choses distinctes dans votre argumentation : une partie spéciale à l'armée de l'air, à son organisation, à la composition du conseil supérieur de l'air ; une partie concernant l'organisation commune aux trois forces.

Composition du conseil supérieur de l'air : si je comprends bien votre pensée, vous contestez la valeur de la caution, en disant : « Sa composition est dans la dépendance de la volonté du ministre. »

Quelle réforme ai-je faite pour le conseil supérieur de l'air ? J'ai simplement réglé sa composition sur celle du conseil supérieur de la guerre ou du conseil supérieur de la marine, c'est-à-dire que, par un décret organique, j'ai éliminé les civils qui y avaient siégé jusque-là. Leur place n'était pas, comme membres délibérants, dans un conseil supérieur militaire. Ils peuvent être appelés, comme au conseil supérieur de la guerre, à titre consultatif, et non pas, comme c'était le cas quand je suis arrivé au ministère de l'air, avec voix délibérative.

Ai-je constitué le conseil supérieur selon des préférences de personnes ? Pas du tout : selon des fonctions.

Les inspecteurs généraux de l'armée de l'air, ayant rang et prérogatives de commandant d'armée, qui étaient les inspecteurs généraux du temps de paix, y ont accès d'office ; plus le chef d'état-major général, qui exerce le commandement en chef en temps de guerre.

En suite de ce décret, un arrêté de nomination paraît, simplement pour annoncer quels sont, pour une année, les généraux qui détiennent ces commandements.

Ce qui donne accès au conseil supérieur, ce n'est donc pas le choix comme personne, ce sont les fonctions des chefs les plus anciens et les plus élevés en grade.

Quant à l'organisation elle-même, celle de 1936 a donné lieu aux plus sévères critiques.

Elle consacrait une dualité inadmissible dans l'armée de l'air, et précisément tout à fait contraire au principe de la subordination des services au commandement.

On m'a reproché d'avoir fait prévaloir un principe. Je ne veux pas entrer dans le détail, mais je donnerai cette indication à la Chambre.

Dans les premiers temps que j'étais ministre de l'air, je suis arrivé sur une base aérienne. J'ai vu un certain nombre de choses bonnes, d'autres choses moins bonnes.

J'ai demandé : Qui est-ce qui commande ?

On m'a dit : S'il s'agit des formations volantes, c'est le commandant d'escadre, mais s'il s'agit des jeunes gens qui font leur service, de ce qu'on appelait d'un mot qui m'a choqué, le « personnel de servitude », alors c'est le commandant de base.

J'ai dit : Que devient le principe de la subordination des services au commandement ? Comment se fait-il que l'ensemble des services ne soit pas commandé par le même homme, comme c'est la règle dans l'armée de terre ?

Telle était l'organisation de 1936.

Si vous me permettez une figure, je vous dirai que, dans les formations navigantes, l'homme tout nu dépendait d'une autorité, ses habits d'une autre, et le tout ne se rejoignait qu'à l'échelon ministre.

J'ai voulu mettre un terme à cet état de choses.

Par une confusion que vous faites en toute bonne foi, vous demandez : Qu'est-ce que cette dualité qui existe ? A la guerre, il y a un chef d'état-major commandant en chef les forces aériennes ; il est séparé du ministre, il échappe à son autorité pour certaines choses ; et, à côté du ministre, il y a un chef d'état-major.

C'est l'organisation générale pour toutes les armes. Le plan de mobilisation prévoit qu'en temps de guerre, ce dédoublement s'opère partout.

Celui qui, en temps de paix, est chef d'état-major de la défense nationale, devient le commandant en chef de toutes les forces, et le chef d'état-major général de l'armée de l'air, le commandant en chef des forces aériennes.

Il est ou il n'est pas sous l'autorité du ministre. Nous allons nous en expliquer.

Les décisions intéressant la conduite de la guerre, c'est le Gouvernement qui, sous le contrôle des Chambres, en a la responsabilité.

Les directives données par le Gouvernement sur la conduite de la guerre, la conduite des opérations, c'est chaque commandant en chef qui en est responsable, sous l'autorité du commandant en chef de l'ensemble des forces.

Comment s'exerce mon autorité sur le commandant en chef des forces aériennes ? Je ne lui dis pas : « Vous ne menez pas bien vos opérations en vous y prenant de telle façon. Vous stationnez mal nos avions ». Cela, je n'ai pas le droit de le dire. Seulement, s'il n'a plus ma confiance, j'ai le droit de le révoquer, car c'est moi qui le nomme. Mais la conduite des opérations est une prérogative essentielle du commandement en temps de guerre et c'est, pour lui, une responsabilité constitutionnelle. (Applaudissements.)

**M. Pierre Béranger.** Monsieur le ministre, je n'ai rien dit d'autre.

Vous venez dire que je critique...

**M. le ministre de l'air.** Je n'ai pas dit que vous formuliez des critiques.

**M. Pierre Béranger.** ...la constitution de votre conseil supérieur de l'air. Pas le moins du monde. J'ai dit simplement : Si on change, à chaque changement de ministre, la constitution du conseil supérieur de l'air, quelle continuité de vues pourrions-on avoir dans l'aviation ?

**M. Louis Aubert.** Il n'y aurait qu'à ne pas changer de ministre. Ce serait bien plus simple. (Rires.)

**M. Pierre Béranger.** C'est ce que j'allais offrir à M. Guy La Chambre. Peut-être cela lui irait-il !

Je suis convaincu, du reste, qu'au bout de quelque temps, il aurait son brevet de pilote.

Mais, monsieur le ministre, vous avez un exemple. Vous parlez toujours de l'armée de terre. Je ne suis pas d'accord avec vous,



monsieur le ministre. Précisément, l'aviation, ce n'est pas l'armée de terre. L'aviation est accrochée au ciel, comme la guerre est accrochée à la terre, comme la marine est accrochée à la mer. L'aviation est même assez près de la marine, je vous l'expliquerai à la fin de mon exposé.

Est-ce que, par hasard, l'amiral Darlan a un chef d'état-major qui commande à l'intérieur ?

**M. le ministre de l'air.** Oui. Le général Gamelin aussi.

**M. Pierre Béranger.** L'amiral Darlan commande à l'air et à la terre, je pense, car il y a un commandement à la mer et à la terre dans la marine, comme il devrait y avoir un commandement à l'air et à la terre dans l'aviation. C'est l'organisation qui existait.

**M. le ministre de l'air.** Il y a l'organisation de l'avant; il y a celle de l'arrière, chargée des personnels, de leur instruction. Dans la marine, l'organisation est la même: l'amiral Darlan commande aux forces combattantes et un chef d'état-major, qui est sous les ordres du ministre — et qui est, en l'espèce, l'amiral Michelié — commande les écoles à l'intérieur.

**M. Pierre Béranger.** Le général Vuillemin n'a donc plus d'autorité sur les écoles ?

**M. le ministre de l'air.** Non.

**M. Pierre Béranger.** Bien.

J'en reviens alors toujours au même exposé. Si le général en chef, qui est responsable de la conduite des opérations à une époque où les avions font cinq cents kilomètres à l'heure, ne peut s'occuper ni de l'organisation, ni de la distribution de ces écoles...

**M. Marcel Delaunay.** Non! Il n'y a aucune raison.

**M. Pierre Béranger.** ... — et c'est la base même de l'aviation — c'est que toute l'organisation qui existait auparavant a été complètement démolie.

Je reviendrai sur cette question à la fin de mon exposé.

Je reprends la question du matériel, en m'excusant auprès de la Chambre de citer à nouveau des chiffres, mais je crois, monsieur le ministre, qu'il faut nous expliquer sur certains chiffres.

J'ai la situation au 1<sup>er</sup> janvier dernier. Je pense que vous êtes d'accord, je l'ai eue à votre ministère.

Ce que la Chambre doit comprendre, c'est que vous avez des avions pris en compte et des avions qui sortent d'usine; c'est ce que j'appellerai la « situation ministre ».

Dans les avions pris en compte, il y a ce qu'on appelle les avions aux armées et il y a les avions en crédit aux armées; c'est la formule du ministère même, monsieur le président du conseil.

**M. Edouard Daladier, président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères.** Mais je ne vous dis rien, monsieur Béranger.

**M. Pierre Béranger.** Il y en a encore en crédit aux écoles; il y en a qui sont affectés au centre d'essai; il y en a, enfin, dans les entrepôts.

Donc, aux armées, il y a les avions qui sont au front et ceux qui sont en crédit aux armées, des avions qui appartiennent

au chef d'état-major et sur lesquels vous ne pouvez plus rien, monsieur le ministre: vous les lui avez donnés définitivement. Ils sont du reste tous disponibles, ce qui est normal.

Par ailleurs, dans les écoles, aux centres d'essai et en entrepôt, il y a des avions qui ne sont pas la propriété de l'avant, mais la vôtre. C'est vous qui avez le droit de fixer leur affectation. Vous les prenez donc dans vos entrepôts et vous les envoyez, soit dans les écoles, soit au centre d'essai, soit à l'avant, suivant les disponibilités, soit même sur un théâtre d'opérations extérieur.

J'essaye d'éclairer la Chambre, car, hier, on a parlé des réserves et l'on ne paraissait pas comprendre de quoi il s'agissait. Les réserves sont dans les écoles, les centres d'essai et les entrepôts.

Je ne reviens pas sur les chiffres. Je pense que nos chiffres sont les mêmes, puisque j'ai copié dans vos services ceux que je possède.

**M. le ministre de l'air.** Dites aussi à la Chambre que vous avez fait un sondage pour vérifier ces chiffres et qu'il vous a permis de retrouver exactement ce qui vous avait été indiqué dans mes services.

Vous avez même trouvé un chiffre plus élevé, parce que, dans l'intervalle, il y avait des forces qui avaient fait mouvement et que je n'avais pas comptées.

**M. Pierre Béranger.** N'insistons pas sur cette question. J'agis honnêtement et j'ai signalé ce fait en commission.

**M. le ministre de l'air.** Vous l'avez reconnu en commission et j'en prends acte en séance.

**M. Pierre Béranger.** J'ai trouvé, en effet, dans l'armée où j'allais, les chiffres qui m'avaient été donnés dans les escadrilles; mais, si j'ai trouvé plus d'avions, c'est que j'ai trouvé plus d'escadrilles, et j'ai constaté que votre service n'était pas en état de connaître l'emplacement de ces avions.

Je me demande même si le grand quartier le connaît. (*Exclamations.*)

Il y a quelque temps, des collègues que nous avions envoyés en mission avaient été autorisés par le grand quartier général à aller voir une escadre à Reims. Quand ils sont arrivés là, cette escadre n'y était pas. Bien mieux, elle n'avait même pas quitté son emplacement.

**M. Xavier Vallat.** Mais les appareils pouvaient voler.

**M. Pierre Béranger.** Monsieur le ministre, quand vous parlez de vos avions en réserve et quand vous les comptez dans l'ensemble, je veux croire que les avions non armés sont disponibles. J'en suis même sûr, car, à Châteaudun, on les compte comme disponibles, étant donné que deux à quatre heures de travail suffisent pour les armer.

On compte même comme disponibles des avions sur lesquels il n'y a pas plus de vingt-quatre heures de travail à effectuer.

Mais ce qui intéresse surtout le commandement et le Parlement, c'est de savoir combien nous avons d'avions prêts à se battre, capables de prendre part à une bataille.

Je vous reproche de vous être accroché aux chiffres de production des usines.

A propos des avions pris en compte, on m'a bien dit que l'on était parfois obligé

d'en prendre en compte pour rendre service à des usines, pour leur permettre de financer leur fin de mois.

Il y a aussi des avions qui ne sont pas terminés et qui sont pesés, et c'est normal, 90 à 95 p. 100. Vous les comptez dans votre situation, monsieur le ministre. Dans combien de temps seront-ils prêts? Dans quinze jours; quelquefois dans deux mois.

Vous dites aussi qu'ils sont aux champs. Hélas! Je suis allé récemment dans une usine. On a bien compté ces avions parmi les sortis. J'ai trouvé le chiffre de 287 et, à l'usine, 286. A un avion près, nous sommes d'accord.

Mais, sur ces 286 avions sortis pendant l'année, c'est-à-dire avec les 80 de décembre, j'en ai trouvé 48 qui étaient encore dans l'usine. Ils sont comptés comme sortis et je le comprends.

Les 70 de janvier sont peut-être comptés, je ne sais pas. Ils sont encore dans l'atelier, parce qu'il leur manque des accessoires. Ils ne peuvent pas voler; vous ne pouvez pas leur donner l'affectation F qui leur permettrait de partir dans votre dépôt de Châteaudun.

Voilà notre situation. Mais elle importe beaucoup moins que la situation des avions disponibles, prêts à se battre demain. C'est cela qui intéresse tout le monde.

Combien en avez-vous? Vous l'avez dit hier. Je ne veux pas recommencer la bataille des chiffres et des statistiques.

**M. Léon Blum.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre?

**M. Pierre Béranger.** Volontiers.

**M. Léon Blum.** Je suis dans le même état d'esprit que tout le monde, dans cette Chambre, c'est-à-dire que je fais tout l'effort dont je suis capable pour savoir et pour comprendre et, comme chacun de vous, j'ai pensé toute la soirée et un peu cette nuit à ce que j'avais entendu hier, en essayant de rapprocher, de confronter et de trouver, pour moi-même, une certitude.

J'ai posé, hier, une question à M. Guy La Chambre qui y a répondu, mais il me reste un trouble dans l'esprit.

Je crois que M. Robbe n'a pas raison quand il compte exclusivement les avions qui sont à la disposition immédiate du commandement et je me demande si M. Guy La Chambre a raison quand il y ajoute tous les avions que l'on réunissait, hier, sous la dénomination générale d'« avions en réserve ». (*Interruptions.*)

Je vous assure que je pense à cela comme chacun de vous, messieurs. Tous, nous voulons sortir d'ici avec un soulagement.

D'abord, il y a cette question des avions des écoles pour laquelle je ne me sens pas tout à fait tranquille.

Je me rends très bien compte que, pour deux ou trois jours, s'il y a, comme on disait hier, « un coup dur », on pourra les faire sortir et les employer après les avoir armés en quelques heures. Mais cela est vrai pour deux ou trois jours. On ne peut pas, j'imagine, interrompre d'une façon continue ou même d'une façon prolongée l'éducation et l'entraînement des pilotes. On peut emprunter ces avions pour un instant, pour boucher un trou, pour parer à un à-coup, mais les compter comme une ressource permanente me paraît excessif.

D'autre part, j'ai été très frappé — je n'essaye même pas de retenir les chiffres, je les ai oubliés en sortant d'ici — du



nombre des avions que vous placiez sous le nom d'« avions en réparation ».

Vous dites: « Ce sont des avions pour lesquels il suffira d'une réparation de quelques jours, quelquefois de quelques heures. » Mais je suppose que lorsque ces avions, pour lesquels quelques heures ou quelques jours de réparation suffisent, seront sortis de l'atelier de réparation, d'autres viendront les y remplacer; c'est-à-dire — je n'en sais rien, je le suppose — que le nombre des avions en réparation est à peu près constant.

**M. le ministre de l'air.** Parfaitement.

**M. Léon Blum.** Il y a, pour les avions, quelque chose d'analogue à ce que M. Landry et moi nous appelions, autrefois, quand nous discutons les questions de chômage, les « chômeurs rotatifs »: vous devez avoir aussi les « manquants rotatifs ».

Par conséquent, faire entrer dans la statistique des avions de combat une proportion d'avions en réparation qui — je n'en sais rien, mais je l'imagine — doit être à peu près constante, sous prétexte qu'ils seront rapidement réparés, mais qui, une fois réparés, seront remplacés par d'autres qui viendront en réparation à leur tour, cela non plus ne me paraît pas un calcul correct.

**M. le ministre de l'air.** Je suis prêt à vous répondre.

**M. Léon Blum.** Hier soir, j'ai essayé de faire un compte. Chacun de vous en a probablement fait autant. Pour ma part, j'arrivais à un chiffre qui n'était ni celui de M. Robbe, ni celui de M. le ministre de l'air, pour les deux raisons que je viens d'indiquer, et qui était à peu près entre les deux. Il était de l'ordre de 1.200 à 1.250.

Je vous demande pardon, monsieur Béranger de vous avoir interrompu. Mais c'était l'occasion toute naturelle, puisque vous traitiez cette question, de poser ce problème devant la Chambre et je suis sûr d'avoir exprimé le sentiment d'un très grand nombre de députés. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le ministre de l'air.** Me permettez-vous de donner quelques précisions, monsieur Béranger?

**M. Pierre Béranger.** Certainement.

**M. le ministre de l'air.** Je remercie M. Béranger d'avoir posé la question, d'avoir permis à M. Léon Blum d'intervenir à ce sujet et de me donner l'occasion de régler définitivement une question de chiffres qui intéresse la Chambre, à juste titre.

Le nombre des avions livrés à l'armée de l'air — comme le disait M. Béranger, il ne s'agit pas des avions sortis de l'usine, dont le nombre est naturellement plus élevé — j'ai indiqué, hier, qu'il avait été, pour l'année 1939, de 2.277, faisant suite à une production qui avait été de 500 avions au maximum par an.

J'ai dit que c'était, à mon avis, l'effort maximum qu'on avait pu attendre de l'industrie française, puisque, dans des pays voisins amis, pour atteindre cette production actuelle de plus de 300 avions de guerre-mois et 600 moteurs, il avait fallu plus de trois ans, alors que nous y étions parvenus en moins de deux ans.

La Chambre étant préoccupée de savoir si ces 2.277 avions modernes avaient été réellement livrés à l'armée de l'air ou ce qu'ils étaient devenus, j'ai reconstitué, à

cinquante appareils près, ce chiffre des sorties et j'ai donné la répartition entre l'avant et l'arrière.

Pour l'aviation de chasse, j'ai précisé qu'il y avait 867 appareils à l'avant et 943 à l'arrière. J'ai ajouté que le chiffre de l'arrière comprenait 221 appareils en école. Ici, M. Léon Blum observe qu'on peut prélever ces appareils en cas de coup dur, pour remplacer des avions de l'avant, mais momentanément, car on ne pourrait pas prolonger la situation qui en résulterait sans priver les pilotes de moyens d'instruction.

Notre honorable collègue a raison. Mais je réponds que nous opérerons les remplacements par les nouvelles sorties d'usine, puisque, sur les 300 avions que nous sortons par mois, il y a encore 150 avions de chasse. Nos moyens de remplacement proviennent donc de la production.

**M. Léon Blum.** D'accord.

**M. le ministre de l'air.** Il y a toujours un certain pourcentage d'avions en réparation légère ou grave, mais qui ne sont pas assez abimés pour être réformés. J'ai indiqué que, sur les 1.810 appareils de chasse modernes existants, 191 étaient en réparation.

J'ai indiqué qu'une vingtaine d'avions armés disponibles étaient en entrepôt, en plus des réserves de l'avant, qui atteignent 181 appareils. J'ai ajouté que 353 appareils étaient en cours d'armement, c'est-à-dire que nous armions à la demande. J'ai précisé, par scrupule envers la Chambre, que, sur ces 353 appareils en entrepôt, 200 environ attendaient leur hélice définitive.

J'ai donné les mêmes précisions pour l'aviation de bombardement et l'aviation de reconnaissance.

Donc, les 2.248 appareils modernes — je donne le chiffre à une dizaine près, n'ayant pas le document sous les yeux — sont tous en état de vol, à l'exception de 230, soit à peine 10 p. 100. Je peux ainsi affirmer qu'il y a plus de deux mille avions modernes en état de vol, et suivant la répartition entre l'avant et l'arrière que j'ai indiquée.

J'insiste sur le fait qu'on ne peut pas faire vivre 1.000 avions en ligne sans avoir derrière au moins 800 appareils finis, parce que c'est tous les jours qu'on demande le remplacement d'un appareil en ligne. Si on mettait en ligne les quatre cinquièmes des appareils qu'on possède, on aurait de grosses unités qui finiraient par ne plus avoir de matériel à leur disposition.

La situation de notre aviation de chasse a paru au haut commandement suffisante pour apporter — je puis dire ceci, puisque nous sommes en comité secret — à la Finlande une aide effective. Cette aide s'est traduite par un premier envoi, déjà effectué, de 30 avions de chasse de fabrication française. (*Applaudissements unanimes.*)

Un deuxième envoi de 80 avions de chasse de fabrication française est en cours. Enfin, 50 appareils de chasse commandés, à titre d'assurance, en Hollande, pour le compte de l'armée française, il y a un an, vont également être expédiés. (*Applaudissements.*)

**M. Pierre Béranger.** Monsieur le ministre, je ne veux pas discuter indéfiniment sur les chiffres. Je vous ai dit que nous voudrions connaître le nombre des avions disponibles. J'insiste sur cette demande. C'est peut-être une manie de vieux chef d'escadrille, mais j'énonce un fait quand je dis que les avions « disponibles » sont les avions prêts au combat.

De plus, si vous comptez les avions en réserve, il vous faut compter également ceux qui sont en réserve de l'autre côté. Et vous constatez une singulière différence si vous comparez les 10.000 avions que possède l'ennemi à tous ceux que vous possédez.

Vous avez construit, dites-vous, dans l'année 1939, autant d'avions que pendant les cinq années précédentes. Heureusement! Car il eût été bien inutile de vous donner 33.550 millions de crédits pour votre matériel, alors que, dans les cinq années précédentes, le ministère de l'air n'avait disposé que de 11.850 millions.

En réalité, le mal des statistiques est venu, pour une grande part, de ces malentendus provoqués par certains communiqués qui suivaient une audition du ministre et qui ne reflétaient en aucune façon cette audition.

Nous envoyons des contrôleurs, ils reviennent et, moins de dix jours après, on fait un communiqué mirobolant en complète contradiction avec ce que nous avons constaté.

Nous pensions que le Gouvernement, qui dispose de la censure, et Dieu sait s'il s'en sert! éviterait des opérations désastreuses de ce genre.

Nous pensions aussi qu'il serait capable d'empêcher certaines démissions rétentissantes. C'est là ce qui nous a choqués, monsieur le ministre.

Nous demeurons accrochés, vous et nous, à nos chiffres. Vous arguez de vos sorties industrielles, mais un ministre ne doit pas s'hypnotiser sur un seul point; il doit avoir une vue d'ensemble de la production.

Voilà où est le mal.

Il en est un autre qui affecte le personnel.

On a dit qu'après une bataille aérienne, nous n'aurions peut-être pas de quoi remplacer les avions détruits.

Vous n'êtes pas aujourd'hui en mesure d'alimenter la flotte aérienne actuelle avec le nombre de pilotes que vous possédez.

Qu'y avait-il au départ? Une organisation d'écoles qui datait de près de quinze ans, créée par le général Picard, qui avait eu l'idée de fabriquer des pilotes comme on fabrique des avions.

Elle donnait à des sociétés, à des entrepreneurs, à des fabricants, à des industriels de l'école une somme forfaitaire par pilote.

Le résultat fut excellent. Le contrat prévoyait qu'en cas de guerre, ces écoles seraient mobilisées. La guerre venant, elles s'articulaient comme dans une mobilisation.

Une école pouvait se subdiviser en deux ou trois écoles avec les cadres, le matériel et les ateliers qui étaient à sa disposition.

Mais, en 1939, on revint ce contrat et on remplaça le mot « mobilisation » par « réquisition ».

A ce moment, le personnel de ces écoles voltige, les avions également, mais on ne réquisitionne pas le matériel de réparation. On se trouve arrêté, alors qu'il faut répondre aux exigences de l'état-major: 300 heures par pilote et par an pour 16.000 pilotes environ, soit 400.000 heures par mois.

On a perdu, au mois de septembre, un nombre d'heures considérable.

On a tout de suite créé une organisation pyramidale: 30 écoles élémentaires, 8 écoles auxiliaires, 2 écoles principales qui de-



vaient alimenter trois centres d'instruction.

Evidemment, il fallait aller au plus vite; mais, au bout de très peu de temps, on s'est aperçu que l'école principale devenait un monstre incapable de fonctionner. On a décidé, d'accord avec l'inspection générale des écoles, de créer des écoles-types qui, en réalité, ne seraient pas autre chose que l'ancien groupe de subdivision d'entraînement qui existait avant la guerre, avec cette différence qu'au lieu d'un seul centre, il y en aurait 34. Trente-quatre écoles sortiront 450 pilotes par an, c'est-à-dire qu'elles ne fourniront pas encore les 16.000 pilotes nécessaires.

La voltige de ce personnel, de ce matériel, vous en avez entendu parler. Vous avez connu le drame qui a eu lieu entre Avord et Istres. M. le ministre de l'air nous a dit: « On avait pensé que l'Italie attaquerait la France; nous avons donc voulu dégager Istres ».

Ce n'est pas ce que je vous reproche. Je vous reproche de ne pas avoir prévu le dégagement d'Istres.

**M. Paul Lambin.** Pourriez-vous nous donner quelques explications? Certains d'entre nous ne sont pas au courant de cette affaire.

**M. Pierre Béranger.** M. le ministre de l'air est allé à Châteauroux. Malheureusement, l'école d'Istres ne pouvait pas y vivre. On a laissé des éléments à Châteauroux et on a envoyé les autres à Avord. On s'est aperçu qu'il n'y avait pas de piste suffisante à Avord pour l'école d'Istres. Le résultat est qu'on a volé assez peu et qu'on a décidé, au bout de deux mois, de renvoyer l'école d'Avord à Istres.

Malheureusement — et c'est là le drame — l'opération ne s'est pas faite tout de suite. Elle s'est faite une partie avant le 15 décembre, la plus grosse partie le 15 décembre.

Le 15 décembre de cette année catastrophique au regard du temps, l'école a été prise dans une tourmente épouvantable. Il y a eu 15 morts, 3 blessés graves — il faut compter un avion du front qui se promenait par là — et 3 blessés légers. D'après le rapport, la faute en incombe au service de la météorologie.

On a pris des sanctions contre le colonel qui avait décidé le départ et qui, chose curieuse, est, lui, arrivé à bon port. Il a pu rejoindre Istres.

Ce colonel a des états de service magnifiques. Je n'ai rien à en dire.

Ce matin encore, j'ai reçu la visite du père d'une des malheureuses victimes, M. Decoutras. Je vous signale, monsieur le ministre de l'air, qu'on ne lui a pas encore, depuis le 15 décembre, envoyé la valise de son fils, qui doit être à Istres: c'est le seul souvenir qu'il aura de lui, car son fils a été brûlé complètement avec son avion.

Je vous disais, monsieur le ministre de l'air, que, pour alimenter votre flotte aérienne, il fallait compter 400.000 heures de vol par mois. En ce moment, on n'en peut compter que 200 par pilote, au lieu de 300. Nous formerons des pilotes avec 200 heures. On pourrait y arriver, à la condition d'employer un *link trainer*. Je me demande combien vous avez commandé de ces appareils — il y en a exactement quatre en France — qui permettent de naviguer sans visibilité. De l'avis même des grands maîtres des écoles d'aviation, tous les pilotes devraient piloter cet appareil pendant au moins vingt heures.

Autre fait grave: que faites-vous des demandes des malheureux garçons qui voudraient entrer dans l'aviation?

Un accord a été passé avec le ministre de la guerre, à ce sujet, depuis des mois; mais ne l'exécute pas, parce qu'il n'est pas encore signé. Quand le sera-t-il? Nous avons tous reçu des plaintes. Tous les membres de la commission de l'aéronautique pourraient conter les monumentales histoires de ces candidats malheureux dont la situation est vraiment ridicule.

Allez-vous enfin les prendre, monsieur le ministre, et le plus tôt possible, afin de disposer d'une réserve suffisante de pilotes?

**M. le ministre de l'air.** Voulez-vous me permettre de vous répondre?

**M. Pierre Béranger.** Je vous en prie.

**M. le ministre de l'air.** Je vous remercie d'avoir posé la question du personnel; elle méritait de l'être. Et les membres des commissions me rendront cette justice que j'ai toujours répondu aux nombreuses questions relatives au matériel en faisant observer qu'il ne servait de rien d'avoir un matériel suffisant, s'il n'était pas possible de lui affecter le personnel nécessaire.

Deux phases sont à distinguer.

J'ai dit que nous avions 1.100 appareils en ligne en 1938. Nous en avons de 1.500 à 1.600 aujourd'hui. Cela représente déjà un gros effort — une augmentation d'un tiers — du point de vue du personnel, puisqu'il s'agit, je le répète, d'appareils en ligne, donc pourvus d'équipages.

Nous devons faire face à deux sortes de préoccupations: l'entretien de 1.500 à 1.600 appareils en ligne; l'approvisionnement du personnel nécessaire pour passer de 1.600 à 3.000 avions en ligne. Cela nécessite un immense effort au point de vue du recrutement du personnel. Voici des chiffres pour les pilotes:

En 1936, on formait 300 pilotes par an. Les moyens perfectionnés mis en œuvre à l'heure actuelle permettent d'escompter la formation de 4.000 pilotes par an. Mais ce chiffre doit être porté à 15.000 à la fin de 1940.

Comment a été calculé le chiffre de ces besoins?

En escomptant des pertes mensuelles de 20 p. 100 sur le personnel de l'avant et de 10 p. 100 sur celui de l'arrière.

Ces prévisions peuvent sembler élevées.

**M. Pierre Béranger.** Mais non.

**M. le ministre de l'air.** Fort heureusement, elles n'ont pas été vérifiées, ni à l'avant, ni à l'intérieur, au début des hostilités. Mais nous avions le devoir de nous placer dans cette hypothèse.

L'effort à réaliser est donc immense. Il est en cours. Je disais, hier, à la tribune, que le nombre des mécaniciens de l'aéronautique avait été, l'an dernier, de trois à quatre fois supérieur à celui de l'année précédente.

Le nombre de nos pilotes, d'une année à l'autre, a été multiplié par deux; c'est ce qui nous a permis d'élever le nombre de nos avions en ligne.

Mais il reste beaucoup à faire. Nous nous heurtons d'abord à des difficultés liées à la question du matériel. En effet, qui dit école, dit aménagement de terrains, aménagement de baraquements ou de casernes, et avec une main-d'œuvre qui a été prévue en nombre très limité quand furent fixés les besoins de l'aéro-

nautique et de l'armement. Nous ne disposons donc pas, sur les chantiers de l'intérieur, du nombre suffisant d'ouvriers pour édifier, dans les délais prévus, les nouveaux centres-écoles. Néanmoins, il y a aujourd'hui 34 centres-écoles contre 3 seulement en 1938; 11 sont des centres de perfectionnement.

Le système est le suivant.

Les anciennes sections d'aviation populaire, transformées peu de semaines avant la guerre en sections d'aviation pré militaire, sont devenues les écoles élémentaires.

Au second stade sont les écoles auxiliaires.

Au stade terminal, les écoles principales.

Dans les premières, l'élève est conduit jusqu'au brevet de tourisme du premier degré. Dans les deuxièmes, s'opère la transition entre l'avion de tourisme et l'avion de guerre. Dans les troisièmes, l'élève apprend à voler sur l'appareil de guerre. Enfin, dans les centres de perfectionnement, on enseigne l'utilisation tactique de l'appareil en formation de combat.

Comme l'a dit justement M. Béranger, l'organisation du temps de paix était pyramidale. Un grand nombre d'élèves avaient jusqu'aux brevets du premier et du deuxième degré, puis s'arrêtaient, n'ayant pas l'intention d'entrer dans l'aviation militaire.

Le problème qui s'est immédiatement posé à nous a été d'accroître le nombre des écoles auxiliaires.

Comment faisons-nous, dans le plan d'accroissement du temps de paix, quand nous étions déjà obligés d'accomplir de gros efforts pour le personnel?

Nous avons traité à forfait avec certaines écoles civiles pour former des pilotes. Il y avait cinq ou six écoles civiles en France qui, pour un prix fixé, donnaient à un élève une formation allant jusqu'à celle que réclame l'avion de guerre. Ensuite, nous le prenions chez nous.

Il était prévu que cette organisation ne subsisterait pas en temps de guerre.

Pourquoi? D'abord, pour une raison morale. On estimait, monsieur Béranger, qu'il y aurait quelque chose d'un peu choquant dans le fait que des entreprises privées continueraient à faire des bénéfices sur la formation des personnels. (Très bien! très bien!)

Pour cette raison morale, d'abord, nous avons donc réalisé la réquisition. Nous l'avons réalisée aussi pour une raison pédagogique...

**M. Pierre Béranger.** Vous pouviez la réaliser par la mobilisation.

**M. le ministre de l'air.** ...car il fallait unifier le genre d'instruction donné dans l'ensemble des écoles. Il fallait qu'il y eût des responsables de cette instruction, qu'il pût y avoir une communauté de programmes.

Voilà pourquoi nous avons procédé à cette réquisition, qui, dans le premier mois de la guerre, a amené une certaine perturbation.

Quand l'autorité militaire prend la direction d'un service, elle a tendance à estimer que rien n'était fait avant sa venue. J'ai dû user de mon autorité pour maintenir dans ces écoles certains moniteurs parfaits, dont la présence permet d'assurer aujourd'hui un fonctionnement excellent.

Vous avez fait allusion au déplacement des écoles et à un fait très pénible qui l'a marqué.



Nous avons dû nous placer au début, comme toutes les forces françaises l'ont fait, devant l'hypothèse d'une Italie hostile.

De ce fait, nous n'avons pu laisser nos écoles, dont le gros noyau était à Istres et Salon, exposées aux coups de l'ennemi. Nous avons dû effectuer le repliement.

Vous dites: « Il n'avait pas été prévu. » Je vous demande pardon. Le repliement avait été prévu à Châteauroux. Mais ce qui n'avait pas été prévu, c'est l'accroissement, l'inflation des écoles que nous avons réalisée depuis un an, pour faire face au nouveau plan de matériel.

L'école d'ancienne importance aurait pu trouver à se loger à Châteauroux. « Gonflée » comme elle l'était depuis un an, elle n'aurait pas pu y trouver place. Elle a dû aller à Avord.

A Avord, on a volé tant que les conditions météorologiques l'ont permis. Elles sont devenues telles, à la mi-novembre, que les terrains ne permettaient plus le décollage des avions lourds. Les avions de chasse pouvaient seuls continuer à voler.

Comme, d'autre part, l'attitude de l'Italie nous permettait d'envisager la réoccupation d'Istres et de Salon — en attendant de créer des écoles en Afrique du Nord, j'en parlerai en terminant — il fut décidé que les avions écoles et ceux de bombardement réintégreraient Istres, la chasse restant à Avord, ce qui permettait de doubler la capacité d'enseignement.

Il s'est produit un accident très douloureux au cours de ce déplacement.

J'ai communiqué le dossier à la commission de l'air, avec une analyse précise des faits et l'indication des sanctions prises. Je n'y reviendrai pas devant la Chambre, si ce n'est pour relever une inexactitude dans ce que vous avez dit, monsieur Béranger, de fort bonne foi, j'en suis persuadé, sur les conditions dans lesquelles le colonel commandant l'école est arrivé à Istres.

**M. Maurice Delaunay.** Il est arrivé en chemin de fer.

**M. Pierre Béranger.** Non.

**M. le ministre de l'air.** Le colonel a estimé que, le temps étant défavorable, il pouvait devancer son école et se rendre à Istres pour préparer l'installation, en se déchargeant du commandement de l'échelon volant sur le lieutenant-colonel, son second.

En prenant cette décision, même dans le but d'aller vite et d'interrompre moins longtemps l'instruction, il n'en a pas moins commis une faute.

Sa place était là où il y avait la plus grosse responsabilité. J'ai sanctionné la faute.

Quant au commandant en second, je ne partage pas l'avis que vous avez émis. Ce n'est pas, en l'espèce, le service météorologique qui devait être incriminé; c'est celui qui avait pris la décision au vu d'une prévision météorologique aussi mauvaise et, dans le désir de ne pas entraver l'instruction — c'est-à-dire, toujours, dans un très bon sentiment — donné tout de même l'ordre de départ.

J'ai posé la question au colonel commandant qui avait la responsabilité. Je lui ai dit: Vous présent, auriez-vous, au vu de ce bulletin, donné l'ordre de départ? Il m'a répondu: Non.

J'ai conclu: C'est pourquoi je vous sanctionne et je sanctionne votre second.

En ce qui concerne notre programme d'écoles, notre immense champ d'écoles sera l'Afrique du Nord. Nous allons utiliser tout ce qui est disponible en Afrique du Nord, y créer des centres complets, comprenant école élémentaire, école principale et école auxiliaire.

D'ores et déjà, quatre de ces écoles sont en cours de création. Deux fonctionnent, l'une à Rabat, l'autre à Marrakech.

J'ai indiqué que, compte tenu des moyens existant actuellement en France, existant actuellement en Afrique du Nord, nous en étions, pour les pilotes, à 4.000 par an. (Applaudissements.)

Sous réserve que les chantiers puissent se poursuivre, qu'il y ait la main-d'œuvre nécessaire, nous aurons approvisionné, fin 1940, de quoi faire 15.000 pilotes par an. (Applaudissements.)

**M. Pierre Béranger.** Monsieur le ministre, je ne dis pas que l'on ne fait pas effort en ce moment. L'effort est capital. Mais je me place toujours au 3 septembre. Je me demande: qu'aurions-nous eu alors?

Il est encore un point sur lequel nous ne sommes pas d'accord.

Pour mener des écoles, il faut une direction. Vous le savez, car, lorsque vous avez créé l'inspection des écoles, le général que vous avez placé à ce poste vous a dit: L'inspection, c'est bien, mais il faut une direction des écoles. Vous avez dit: On la fera.

Vous avez remplacé ce général. Son successeur vous a demandé, lui aussi, la direction des écoles.

Nous aussi, nous vous l'avons demandée, car la direction, selon nous, c'est la responsabilité.

Malheureusement, vous avez changé, vous avez préféré d'autres procédés. Je souhaite qu'ils réussissent. Je n'ai pas l'impression qu'ils réussissent. Nous constatons déjà un retard considérable. L'une des meilleures preuves, c'est que vous n'avez pas encore réalisé — par écrit — l'accord avec la guerre qui permettrait de récupérer...

**M. le président du conseil.** L'accord est réalisé.

**M. Pierre Béranger.** Verbalement, à moins qu'il n'ait été signé hier avec la guerre.

**M. le président du conseil.** Il s'exécute régulièrement.

**M. Pierre Béranger.** A chaque demande, on nous répond: Nous ne pouvons recevoir de personnels parce que l'avant les garde.

**M. le ministre de l'air.** Chaque fois qu'il a été signalé au ministre qu'un jeune homme appartenant à l'armée de terre et muni de brevets au point de vue armée de l'air...

**M. le président du conseil.** Bien entendu.

**M. le ministre de l'air.** ... désire passer dans l'armée de l'air, personnel navigant, car je ne veux pas de sédentaires, je l'ai demandé à la guerre et il n'y a pas de cas où elle me l'ait refusé.

Si vous connaissez, messieurs, des cas de cette nature, je vous prie de me les signaler. Je réclamerai les intéressés.

Certes, ces jeunes gens, qui souhaitent de servir dans l'armée de l'air, sont habituellement parmi les plus « gonflés » d'une unité et ce n'est pas toujours un plaisir

pour les chefs de corps de les perdre. Ils ne nous les offrent pas. Mais quand nous les leur réclamons, ils les cèdent.

**M. Jean Gapiand.** J'ai eu connaissance d'un tel cas. Il a été fait comme vous l'indiquez, monsieur le ministre.

**M. Pierre Béranger.** J'en pourrais citer plusieurs où il n'en a pas été de même. Mais je ne veux pas discuter indéfiniment sur ce point.

**M. Jules Moch.** C'est un détail.

**M. Pierre Béranger.** Ce n'est pas un détail que le recrutement des pilotes. Il nous faut des réserves, et considérables. Le jour où vous aurez le déchet prévu par l'état-major, je ne sais s'il y aura autant d'engagements qu'aujourd'hui.

Je vous ai également signalé la question des moniteurs, monsieur le ministre. Leur situation est critique. Ils font six ou sept heures de vol par jour et touchent des soldes ridicules. Tous voudraient partir au front, car ils désirent une situation aussi brillante que celle de leurs camarades.

Le moral de ces garçons ressemble étrangement au moral de ces malheureux officiers réintégrés, qui est profondément touché.

Ils sont 550. On leur a demandé de réintégrer l'armée de l'air. Ils sont revenus. Vous avez déposé un projet de loi que la commission a rapporté.

Il n'a pas été voté par la Chambre, parce que la guerre est arrivée. Mais vous avez pris une décision qui est exactement l'inverse de ce qui était prévu dans le rapport.

Aujourd'hui, vous avez des officiers réintégrés avec le grade de lieutenant-colonel qui vont devenir capitaines à titre définitif, des capitaines qui vont devenir lieutenants et des lieutenants, sous-lieutenants.

Mais le comble, c'est que ces malheureux ne vont prendre leur ancienneté, au point de vue de la retraite, qu'à dater de ce décret.

Voilà la situation dans laquelle vous avez mis 550 officiers qu'on a appelés pour soutenir et sauver l'armée de l'air, à un moment déterminé.

Enfin, monsieur le ministre, vous nous avez parlé de la difficulté de l'installation des écoles. Bien sûr! Vous avez au ministère celui qui dirige les travaux et installations. On a remplacé celui qui y était par un nouveau, le précédent ne donnant aucune satisfaction. On n'aboutissait jamais. Et on l'a remplacé par un autre qui n'aboutit pas davantage.

Je puis vous citer des exemples connus. Cela distraira peut-être la Chambre. Vos services des travaux et installations écrivaient à une ville, le 22 novembre, en vue de l'installation et de l'organisation d'une école dans cette ville:

« Voulez-vous prendre vos dispositions pour la réquisition et l'agrandissement de ce terrain. »

L'école avait, à cette époque-là, 22.000 heures de vol!

Vous avez un homme qui décide, qui choisit des hangars, qu'on appelle des blocs-ateliers. Cet homme préfère trois mois de retard plutôt que d'accepter des blocs-ateliers en fer qu'il aurait trois mois plus tôt. Et vous vous plaignez du retard dans l'installation des écoles! Dans l'installation de Châteaudun, par exemple, vous avez un directeur exactement comme



les autres et qui barre la route aux travaux demandés par votre chef d'état-major lui-même.

Il en est de même pour vos baraques. Vous n'en avez pas et c'est de sa faute. On lui en a proposé combien! Je ne sais pas ce qu'il attend. Du reste, il a des rapports avec le génie.

Le directeur des fabrications lui-même est trahi par son entourage. Vous le savez bien, monsieur le ministre.

Quand prendra-t-on des sanctions?

Vous voyez dans quelle situation nous étions au 3 septembre dernier. Quand je vous disais: « La mobilisation de l'armée de l'air est impossible », c'était l'absolue vérité. Pourquoi?

Parce qu'on n'a pas voulu prendre des décisions sur lesquelles tout le monde est d'accord, vous, le premier, monsieur le ministre, ainsi que votre chef d'état-major.

On a l'air de se battre contre des moulins, depuis des années. Pourquoi? Pour une question importante, capitale: on a décidé que l'organisation de l'aviation ne pourrait se faire qu'autant que vous auriez créé le corps des ingénieurs du génie de l'air, c'est-à-dire le jour où vous auriez militarisé les ingénieurs civils de l'aviation.

Vous avez fait un effort, monsieur le ministre. Vous avez même rencontré des difficultés de la part de ce corps. Je crois que vous auriez pu prendre la décision de leur dire: Vous allez m'obéir.

Vous êtes, ensuite, tombé sur une autre difficulté. C'est le ministre des finances qui a cru que le fait de militariser un corps d'ingénieurs allait nécessiter l'augmentation du salaire de tout le personnel des fonctionnaires. C'était inexact.

Est-ce que vous avez demandé à M. le président du conseil d'arbitrer votre conflit, monsieur le ministre? Vous ne l'avez pas fait.

Aujourd'hui, il y a la guerre. Ces ingénieurs acceptent d'être militarisés. Ils vont y avoir un avantage considérable. C'est un fait. Et vous nous répondiez, l'autre jour, à la commission:

« Oui, mais maintenant, c'est moi qui ne veux plus. Ils n'ont pas voulu accepter à un moment donné; maintenant, c'est fini. »

Je le regrette. Puisque vous êtes d'accord en principe et que tout le monde est d'accord pour que ce corps soit militarisé, je vous demande, monsieur le ministre, de prendre cette décision, et rapidement.

Du reste, vous en connaissez bien les raisons. L'état-major est « barré » continuellement par ce corps des ingénieurs civils. Je vous l'ai signalé au mois de janvier 1939, en faisant une allusion aux normes de l'aviation.

Oui, je sais qu'à ce moment-là, on a essayé de faire dévier le débat. On a dit: Ceux qui s'opposent aux commandes à l'Amérique prendront leurs responsabilités.

Nous ne nous sommes jamais opposés aux commandes à l'Amérique, monsieur le ministre. Ce que nous avons critiqué, ce sont les méthodes de commande, et nous l'avons dit.

Du reste, aujourd'hui, vous avez le Curtiss. Tout le monde le connaît. Je pense que personne ne le critiquera.

A gauche. On l'a critiqué.

M. Pierre Béranger. Présentez-le demain à la section technique, il sera refusé. Et,

s'il n'est pas refusé, la section technique trahira toute l'industrie française, qu'elle a brimée depuis des années.

Prenez le moteur Prat et Withney. Voilà un moteur qui nous donne satisfaction. Il a fait des essais qui n'ont pas été concluants. Les moteurs français réussissent tous les essais exigés par la section technique. Quand vous allez en escadrille, on vous dit que ce moteur marche admirablement, qu'on ne change jamais de bougies, qu'on ne change jamais d'huile; et les nôtres, qui ont satisfait aux exigences techniques, il faut les dégrouper. On décide même que, pour l'Hispano, on dégroupé à 100 heures et, pour Gnôme et Rhône, à 50 heures.

Voilà les faits, monsieur le ministre, et vous les connaissez, puisque vous avez décidé vous-même, et tout le monde était d'accord là-dessus, l'organisation et la militarisation du corps des ingénieurs.

Du reste, vous n'auriez peut-être pas eu tous ces ennuis que vous connaissez, vous n'auriez peut-être pas eu, sur certains avions, par exemple, des livraisons qui subissent des retards à cause des commandes pneumatiques, alors qu'en général, on emploie des commandes électriques.

Oh! certainement, monsieur le ministre, les volets d'intra-gauche n'ont pas un centimètre de jeu; certainement, nos pilotes n'ont pas les pieds sur le plan supérieur; certainement, les commandes sont doubles et tous les boulons sont de qualité. Malheureusement, on n'a pas de réchauffeur dans les avions et les Allemands en ont. Et on met des appareils de visée, par exemple le Baille-Lemaire. Je ne sais pas si vous l'avez vu: pour un pilote de chasse, il est absolument impraticable, car il y a trois manettes à tourner à partir du moment où l'on commence à prendre l'avion ennemi dans le champ de tir. Mais, quand on finit de tourner la troisième manette, on est sur l'adversaire!

En prenant la décision, sur laquelle nous étions tous d'accord, vous auriez évité tous les ennuis mécaniques, tous les ennuis matériels que tout le monde vous a signalés.

Enfin, et ce sera le terme de mon exposé, que je m'excuse d'avoir fait aussi long, je voudrais vous parler d'une autre question sur laquelle votre état-major est d'accord, sur laquelle, depuis des années tout le monde est d'accord, mais qui n'a pas encore fait l'objet d'une réalisation: c'est l'autonomie de l'armée de l'air, ou plutôt de la flotte aérienne. Je vais essayer d'exposer très rapidement ce que nous entendons par l'autonomie de la flotte aérienne.

Je ne développerai pas ici — je n'en ai pas le temps maintenant — tout ce qui peut rapprocher, comme je le disais tout à l'heure, comme conception, l'aviation de la marine. Je n'ai pas le temps d'apporter ici tous les exemples convainquants.

Il me suffira de signaler les rapprochements qu'il y a entre l'avion de bombardement et le cuirassé qui porte des canons à longue portée.

M. Edouard Moncelle. Me permettez-vous de vous interrompre?

M. Pierre Béranger. Je vous en prie.

M. Edouard Moncelle. Tous ceux qui sont au courant des questions techniques de l'aviation vous diront qu'en ce qui concerne le corps des mécaniciens, il n'y

a qu'à copier, à calquer ce qui se fait dans la marine, où il y a de si beaux résultats.

Nous reviendrons, monsieur le ministre, sur cette question, nous la traiterons en détail et je crois que nous serons d'accord pour reconnaître qu'après l'effort accompli pendant trente ans dans la marine, il suffit de calquer ce qui y a été fait pour avoir un corps d'ingénieurs et de mécaniciens, dans l'aviation, qui sera, je crois, hors de toute critique. (Applaudissements.)

M. Pierre Béranger. Messieurs, nous ne pouvons pas rester indéfiniment les parents pauvres, rester impuissants devant l'inertie, devant les animosités mêmes du recrutement, devant l'impuissance du génie ou de l'intendance à nous servir.

Je peux signaler un fait typique. Notre chef d'état-major général arrive au front et s'installe avec l'état-major général. Eh bien! l'intendance ignorait l'aviation et toute l'organisation de notre général en chef a failli manquer de nourriture! C'est grâce à un officier débrouillard que le nécessaire a été fait.

Monsieur le président, si je signale ce fait, c'est un peu pour délasser la Chambre, car lorsqu'on parle aussi longuement de chiffres et de questions techniques, il en résulte une certaine fatigue pour l'auditoire. Je pourrais, d'ailleurs, citer d'autres exemples du même genre.

Nous ne pouvons pas, monsieur le ministre, rester impuissants devant l'inertie, devant l'animosité même du recrutement, devant l'impuissance du génie ou de l'intendance à nous servir. Nous ne pouvons pas ne pas organiser nous-mêmes notre corps médical. On est, du reste, en train de le faire. Si nous réussissons, je serai obligé de reconnaître que vous avez fait un effort. Mais je vous demande de le faire totalement.

Je défends le principe de la flotte aérienne, de préférence à celui de la « ligne » aérienne. En dehors des trois dimensions dont j'ai parlé tout à l'heure, il faut convenir que le rayon d'action de l'aviation est plus comparable à celui de la marine qu'à celui, plus limité, de l'armée de terre.

Oserai-je faire une prédiction en vous disant que, bientôt, d'énormes cuirassés aériens seront les ambassadeurs du prestige de la France?

J'ajouterai que l'aviation doit être organisée pour avoir son commandement à terre et son commandement à l'air, comme la marine a son commandement à la mer et son commandement à terre.

Tout ceci, du reste, avait été exprimé dans le règlement de l'armée de l'air que nous avons connu et qui est actuellement abandonné, alors que l'aviation allemande le copie servilement. C'était au moins l'établissement d'une doctrine. Aucune autre ne l'a remplacée. Cette doctrine avait au moins l'avantage de régler définitivement la question de l'indépendance et de l'autonomie.

A aucun moment, ceux qui ont voulu l'autonomie de la flotte aérienne n'ont envisagé son indépendance. Je voudrais, par un exemple, fixer l'attention de la Chambre sur ce point.

La marine est autonome, mais elle n'est pas indépendante: elle a des servitudes côtières.

Si, au contraire, on veut faire une opération de débarquement, le général commandant cette opération demandera à l'amiral une flotte suffisante pour la réa-



discr, mais ce dernier gardera tout de même pour lui une partie des moyens qui lui permettront de faire des opérations tout à fait en dehors du débarquement.

Ne croyez-vous pas que la flotte aérienne peut être comparable, pour un général commandant un secteur de l'armée, à la marine ? Le général commandant l'aviation mettra à sa disposition la flotte aérienne suffisante, mais gardera les moyens lui permettant d'agir sur un autre secteur, par exemple de riposter à un bombardement de Varsovie par un bombardement de Berlin, si nous avons eu les moyens en septembre.

Voilà, schématisé, l'exposé de l'organisation qui devrait justifier les crédits demandés par M. le ministre de l'air au dernier budget.

Vous voyez que l'aviation, qui est un perpétuel devenir, a besoin de son autonomie. Mais, pour la réaliser, il faut vouloir. Or, pour vouloir, pour pouvoir, il faut aimer l'aviation au point d'en être imprégné. Déjà, le peuple de France est captivé par la hantise de l'armée de l'air. Bientôt, dans chaque famille française, il y aura un aviateur, comme, dans chaque famille française, il y a un marin.

Pour terminer, je voudrais vous faire communier avec moi dans l'amour de l'aviation. C'est une maîtresse romanesque, mais exigeante. Son baiser souffle la mort, mais son étreinte fait des héros.

La jeunesse française l'a bien compris. Elle a su garder la valeur et le prestige de l'histoire glorieuse que les martyrs de l'air n'ont cessé de tracer depuis plus de trente ans.

Cette noblesse de sentiments de ceux qui vont au sacrifice le sourire aux lèvres mérite mieux que des programmes, elle demande des réalités. (Applaudissements.)

**M. Léon Blum.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Blum, pour un rappel au règlement.

**M. Léon Blum.** Je demande pardon à mon collègue et ami M. Marquet de prendre en ce moment la parole. J'ai fait hier à la Chambre une proposition qu'elle n'a pas agréée: elle n'a pas voulu organiser ce débat avant qu'il commençât. Je pense que j'ai eu raison, puisque, je m'en excuse, nous sommes tous enfermés un peu comme un jury, avec le devoir et la volonté d'aller jusqu'au bout de la tâche que nous nous sommes fixée et de sortir d'ici en ayant acquis, sur tous les problèmes qui intéressent la conduite de la guerre, une connaissance aussi claire, aussi nette et aussi impartiale que possible.

Je demande à la Chambre de vouloir bien passer par-dessus la lettre de son règlement et de donner à son président, puisqu'elle ne l'a pas fait avant l'ouverture du débat, un pouvoir discrétionnaire pour l'ordonner.

Si nous observons le règlement, une interpellation va être développée, qui n'a pas, je crois, de rapport direct avec l'aviation. Après cela, viendront des orateurs dont certains recommenceront à parler de l'aviation.

Un débat sur l'aviation étant engagé, ne vaudrait-il pas mieux que nous l'épuisions ? (Applaudissements sur divers bancs.) Après quoi, nous prendrions un autre chapitre.

C'est le président de l'Assemblée qui me paraît tout désigné pour que nous lui remettions l'autorité nécessaire pour or-

donner ainsi le débat, sans tenir compte de l'ordre d'inscription et sans faire de distinction entre les interpellateurs et les orateurs inscrits.

J'ajoute que cela conviendra aussi au point de vue de la commodité et de l'intérêt du Gouvernement, car, par exemple, il n'est pas utile que M. Guy La Chambre, un homme fort occupé, sur qui pèsent des responsabilités très lourdes, soit retenu indéfiniment à son banc, quand il sera question de problèmes qui ne sont pas de sa compétence.

Je crois que la proposition que je fais est sensée, raisonnable, et je voudrais que la Chambre donnât au président, unanimement, un pouvoir discrétionnaire. (Applaudissements sur divers bancs.)

**M. le président.** La parole est à M. le président du conseil.

**M. le président du conseil.** Un certain nombre d'interpellations ont été déposées. J'ai demandé à la Chambre de vouloir bien en ordonner la discussion immédiate et de poursuivre cette discussion, de manière que non seulement M. Guy La Chambre, mais moi-même, une fois que nous aurons donné des explications et que l'Assemblée aura décidé, nous puissions, s'il y a lieu, reprendre nos obligations, qui sont lourdes et multiples.

On dit que je me suis opposé au comité secret avec véhémence et énergie, que c'est malgré moi que la Chambre a décidé de siéger en comité secret. C'est inexact.

J'ai déclaré que je voyais des inconvénients à ce que la Chambre siègeât en comité secret. Si la discussion se poursuit dans les mêmes conditions que depuis hier matin et si aucune indiscrétion ne se produit dans les jours qui viennent, je vois qu'il aura mieux valu siéger en comité secret. (Applaudissements.)

Contrairement à ma réputation, je ne suis pas du tout un homme entêté.

**M. Léon Blum.** Vous n'en avez pas la réputation.

**M. le président du conseil.** Si !

Mais je reviens à la question actuellement posée. On a déposé des demandes d'interpellation sur l'aviation. Si je suis bien renseigné, leurs auteurs ont tous eu la parole. On a très longuement, dans la journée d'hier, parlé de l'aviation. On en a parlé très longuement ce matin. Je reconnais que le sujet est inépuisable et qu'on peut le traiter encore prochainement. Il y a d'ailleurs intérêt à ce que la Chambre, par l'intermédiaire de ses commissions, suive la progression des efforts.

Mais s'il n'y a plus d'interpellateurs sur l'aviation, je demande que, suivant la règle, la Chambre passe à l'autre groupe d'interpellations, sur la défense nationale en général ou sur la conduite de la guerre, car il faudra bien que, le plus tôt possible, le Gouvernement réponde aux interpellateurs et que la Chambre se prononce. Il serait, en effet, fâcheux que ce débat traînât pendant plusieurs jours. Ce ne serait pas du tout l'intérêt du pays.

Si les interpellations sur l'aviation sont terminées, la Chambre pourrait passer au second groupe d'interpellations, qui forment également un tout logique.

Ces interpellations épuisées, après sans doute la discussion générale qui s'instaurera suivant la coutume, le Gouvernement répondra.

Je vous assure, messieurs, qu'il y a un intérêt capital à ce que le Gouvernement réponde et à ce que la Chambre conclue

le plus tôt possible, chacun ayant pu, bien entendu, exprimer son opinion. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Blum. (Exclamations à droite.)

**M. Jean-Pierre Plichon.** Monsieur Blum, votre proposition est acceptée par tous.

**M. Léon Blum.** Si ma proposition est bien acceptée par tous, je renonce à la parole.

**M. le président.** Je vais exposer la situation telle que les décisions de la Chambre l'ont créée.

Un certain nombre d'interpellations ont été déposées, visant, toutes, l'organisation militaire. Certaines viennent d'être développées. Il reste celles de MM. Marquet, Marcel Déat et Maxence Bibié.

Or, d'accord avec le Gouvernement, la Chambre a décidé la jonction de toutes ces interpellations. Cela signifie que tous les interpellateurs doivent avoir d'abord la parole, puis, après eux, les orateurs inscrits.

L'inconvénient, c'est que certains orateurs inscrits pourront traiter de nouveau de l'aviation.

Monsieur le président du conseil, j'explique la situation. Le Gouvernement donnera son avis. La Chambre statuera.

Aux termes de la décision prise par la Chambre, je dois continuer à donner la parole aux interpellateurs. Ensuite, j'appellerai les orateurs inscrits, tant que la Chambre n'aura pas prononcé la clôture.

Il pourra arriver qu'un orateur inscrit parle de nouveau de l'aviation après que des interpellateurs ou d'autres orateurs inscrits auront traité d'autres sujets.

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait disjoindre les interpellations. Ainsi, lorsqu'un groupe d'interpellations serait terminé, comme c'est le cas maintenant pour les interpellations sur l'aviation, je pourrais donner la parole aux orateurs inscrits sur le même sujet et la Chambre pourrait clore le débat sur ce point. (Mouvements divers.)

La parole m'a été demandée pour un rappel au règlement. Je suis esclave du règlement. J'expose la situation. La Chambre décidera.

Si la Chambre ordonnait la disjonction des interpellations ou m'invitait à donner la parole aux orateurs inscrits sur un sujet déterminé après que les interpellateurs l'auraient traité, il en résulterait cet inconvénient que la Chambre devrait se prononcer sur autant d'ordres du jour...

**M. Léon Blum.** Non !

**M. le président.** Je vous explique la situation, du point de vue réglementaire, monsieur Blum.

...sur autant d'ordres du jour qu'il y aurait eu de groupes d'interpellations et la séance publique de la Chambre devrait être reprise lors du vote sur chacun de ces ordres du jour.

Voilà comment se pose la question.

Il appartiendra au Gouvernement de me faire connaître son avis et je consulterai la Chambre.

Tout le monde a maintenant, je l'espère, une vue claire de la situation. (Très bien ! très bien !)

**M. Léon Blum.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Blum.

**M. Léon Blum.** Je suis désespéré de voir que l'on paraît compliquer les choses chaque fois qu'on veut les simplifier et les ordonner.



Je ne suis pas d'avis de disjoindre les interpellations que la Chambre a jointes, car il faut que nous aboutissions à un ordre du jour unique et, d'ailleurs, toutes ces questions dont nous voulons ordonner la discussion sont cependant étroitement liées et, à un moment donné, dans le débat même, nous serons probablement conduits à les rassembler.

Mais je demande que la discussion soit ordonnée, afin que nous ne soyons pas exposés, après avoir entendu des interpellations sur la politique extérieure, à entendre un orateur répondre à M. le ministre de l'air à propos des effectifs ou de l'instruction des pilotes. Je demande que nous évitions de passer d'une question de chaussures au blocus, puis du blocus à un sujet d'aéronautique.

Ma requête est très simple.

Nous avons souvent voté des pleins pouvoirs. Je propose que nous en accordions à notre président pour ordonner ce débat. Nous nous en remettons à lui pour y introduire de la méthode et, en ce moment, nous nous moquons du règlement. (Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs.)

**M. Jean-Pierre Plichon.** Monsieur le président, l'esclave du règlement que vous êtes deviendra affranchi.

**M. Jean Ybarnégaray.** Nous nous remettons à vous, monsieur le président.

**M. le président.** Je viens de préciser que, pour que le débat puisse être clos par un ordre du jour unique, il est nécessaire que les interpellations demeurent jointes. Sinon, chaque interpellation devrait faire l'objet d'un ordre du jour.

J'ai ajouté que, pour le vote de chaque ordre du jour, la séance publique devrait être reprise.

Une telle procédure aboutirait à compliquer le débat au lieu de le simplifier.

Je vais faire une proposition à l'Assemblée, en lui soumettant mon modeste avis, qui tient compte du fait que les interpellations sont jointes, par suite d'une décision de la Chambre, que je ne peux pas réformer.

**M. Léon Blum.** Mais si !

**M. le président.** Je propose à la Chambre d'entendre les interpellateurs, puis de me laisser faire un tri parmi les orateurs inscrits, afin que l'ordre de leur audition et des questions qu'ils traiteront corresponde à celui des interpellations. (Applaudissements.)

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

Il en est ainsi décidé.

Je prie donc les orateurs inscrits de vouloir bien faire connaître au bureau quels sujets ils entendent traiter.

La parole est à M. Marquet, pour développer son interpellation.

**M. Adrien Marquet.** Je vais essayer de résoudre pratiquement le problème réglementaire qui vient de se poser devant la Chambre, car mon intervention sera très brève.

Je vais, à la manière anglaise que M. le président du conseil invoquait hier, lui poser quelques questions, avec l'espoir qu'il me répondra autrement que lorsque le Premier ministre déclare qu'il n'a rien à répondre.

Personne, au moment où nous sommes, ne peut regretter que nous nous soyons formés en comité secret.

Le débat sur l'aviation a eu toute l'ampleur que méritait cette question, qui

faisait l'objet entre nous, lorsque les commissions compétentes avaient siégé, de commentaires qui ont pu être portés à cette tribune et entendus par toute la Chambre en même temps que la réponse du ministre de l'air.

J'ai suivi ce débat avec attention. J'ai, comme d'autres de nos collègues, essayé de voir où était la vérité entre les thèses différentes soutenues, notamment par M. Robbe, avec tant d'émotion, et — M. Guy La Chambre me permettra de le lui dire — avec une compétence qui a fortement impressionné la Chambre. (Applaudissements.)

Je suis arrivé à cette conclusion, qui pêche par simplicité, mais qui me paraît doucement exacte, que, dans le domaine de l'aviation, comme, hélas ! dans d'autres domaines, l'effort que nous avons à fournir pour vaincre est à peine à son début.

A cette heure, d'ailleurs, ce serait une mauvaise méthode que de recommencer à confronter des dossiers sur les grands problèmes posés par la guerre. Cette confrontation ne suffirait pas à augmenter notre puissance économique et militaire.

Si j'avais pris la parole, hier, je me serais servi, moi aussi, de mon dossier. Aujourd'hui, je ne le ferai pas. J'ai hâte de vous entendre, monsieur le président du conseil. Et il y a, comme vous le rappeliez il y a quelques instants, une opinion publique qui attend la conclusion de nos débats.

Je tiens cependant à indiquer que, si j'avais abordé, comme j'en avais l'intention, le problème de l'armement portatif de nos soldats, je n'aurais, à aucun moment, eu à mettre en cause M. le ministre de l'armement. Nommé tardivement à un poste redoutable, ne possédant pas encore, selon moi, l'ensemble des éléments d'action qui lui seraient nécessaires, M. Dautry fournit un immense labeur dont, en justice, le pays doit lui être reconnaissant. (Applaudissements.)

Messieurs, quand on examine, à l'heure actuelle, notre situation dans la guerre, on est conduit à une conclusion momentanée, que je voudrais résumer en une formule assez frappante : nous ne serons prêts pour l'attaque que dans un temps dont nous sommes séparés par un certain nombre de mois ; mais, en revanche, nous commençons à être en mesure de résister à une offensive.

Seulement, résister à une offensive, ce n'est que le premier temps du formidable effort qu'il faudra demander à notre pays pour qu'il soit victorieux.

Or, cet effort ne pourra être produit que si l'on organise avec méthode l'intérieur de notre nation et si on le protège.

C'est à propos de cette organisation et de cette protection que je veux rapidement poser au Gouvernement quelques questions susceptibles de fixer, en toute sincérité, mon attitude à son égard.

La guerre nous a menacés pendant deux ans. Qu'avons-nous fait pendant ce délai pour établir ce que j'appellerai les fondements essentiels de l'organisation d'une grande nation moderne en guerre ?

Qu'avons-nous fait en ce qui concerne les matières premières nécessaires pour les fabrications de l'armement ? Quels étaient nos stocks de matières premières au 1<sup>er</sup> septembre 1939 ? Quel était l'état de notre production pendant les premiers mois de la guerre ?

Si, à ce moment-là, l'offensive s'était produite par le Nord, nous aurions couru de très graves dangers. Elle ne s'est pas produite. Et je considère, messieurs, que

ce fut, pour la France, l'équivalent de l'erreur tactique de Von Kluck en 1914. C'est de là que commencent pour nous les possibilités de succès.

Depuis lors, le retard a été, en partie, rattrapé, mais nos usines doivent être plus largement encore approvisionnées en matières premières, si nous voulons que leur cadence de production continue à progresser.

Mais qui dit : matières premières, dit : transports.

Transports maritimes, d'abord. Pendant des années, la crise économique a pesé sur nos chantiers maritimes. Aujourd'hui, la guerre sous-marine sévissant, nous manquons de moyens de transport. Notre tonnage marchand est insuffisant.

Un seul fait. L'importation, dans l'ensemble des ports français, au cours du dernier trimestre de l'année 1939, accuse un volume de plus de 25 p. 100 inférieur à celui du dernier trimestre de 1938.

Or, la consommation augmente du fait de la guerre et les questions de ravitaillement se posent avec une acuité que M. le président du conseil ne peut pas ignorer.

Le ravitaillement de l'avant en viande et en café est, de ce fait, à l'heure actuelle, à surveiller.

Pour consacrer à ceux qui se battent une répartition établie selon l'égard dû au rôle qu'ils jouent dans la défense nationale, qu'allez-vous faire ?

Faites-vous étudier pour l'arrière un régime de répartition contrôlée ?

Si vous appliquez la répartition par cartes de consommation, ne craignez-vous pas, monsieur le président du conseil, la réaction d'une population qui n'a pas été suffisamment préparée et qui vit encore sur une fiction de prospérité ?

**M. Georges Scapini.** Grâce à la propagande !

**M. Adrien Marquet.** Faites étudier, le cas échéant, un autre mode de distribution des cartes que celui figurant dans l'instruction reçue par les maires des communes de France.

Elle prévoit une distribution des quantités consommables correspondant à la catégorie professionnelle.

Le sujet est trop important pour que l'on puisse se permettre des ironies à l'égard du ou des auteurs du projet ; je voudrais cependant indiquer que ce projet de répartition de cartes de consommation correspondant aux catégories professionnelles prévoit la création de trois catégories : T, C et G.

Les conserveurs de poisson ont droit à la catégorie T, c'est-à-dire le plein régime, alors que les conserveurs de légumes n'ont droit qu'à la catégorie C, demi-régime.

Mais les rédacteurs de cette instruction se croyaient habiles, car ils ont indiqué, à la dernière page, les professions qui, à titre exceptionnel, pourront bénéficier de la carte T.

Nous y voyons figurer, en premier lieu, les secrétaires de mairie, car ce sont eux qui sont chargés d'appliquer la fameuse instruction. (On rit.)

Je vous demande, monsieur le président du conseil, si vous étudiez le problème de la répartition par cartes de façon sérieuse, comme il convient de le faire dans l'intérêt même du pays.

Revoyez l'instruction avant son application, sinon vous serez obligé de la revoir après, car elle est inapplicable en raison même de la fantaisie qui a présidé à son élaboration.



Voilà, monsieur le président du conseil, autant de questions précises auxquelles je serais satisfait de vous voir répondre.

Pour les transports ferroviaires, les difficultés ne sont pas moindres. Elles sont de même ordre que pour les transports maritimes. Mon éminent ami M. de Monzie, ministre des travaux publics, n'en porte, à aucun degré, la responsabilité; pas davantage les cheminots, qui font leur devoir. Mais ni l'intelligence, ni la conscience professionnelle ne peuvent remplacer les manquants. Or, nous manquons d'environ 50.000 wagons. Et toute controverse sur ce chiffre serait évidemment plus difficile à instituer que sur les fabrications existantes d'avions.

Là encore, notre imprévoyance fut grande. Aussi, il y a quelques jours, alors qu'il y avait du charbon sur le carreau des mines, nous avons traversé des moments très difficiles et qui pourraient se reproduire.

Il faut remédier à cela, monsieur le président du conseil. La tâche n'est pas aisée. Qu'allez-vous faire?

Un des facteurs importants de la production moderne est l'énergie électrique. Aucune de nos sources de courant n'a été bombardée et notre production est normale.

L'ensemble de nos usines de fabrication de guerre n'a pas encore atteint le plein de la production prévue. Déjà, il ne nous reste qu'une marge de 3 p. 100 sur le courant hydraulique.

Quant à la mobilisation industrielle, je me refuse à insister. Depuis trois ans, les industriels qui ont renouvelé leur outillage sont extrêmement peu nombreux et nous ne fabriquons pas de machines-outils.

Nous avons abordé la guerre avec un matériel déjà ancien; il faut l'améliorer.

Mais pour produire les matières premières, le courant, l'outillage ne sont pas tout. La machine a besoin d'être conduite: il faut des ouvriers qualifiés, des chefs d'équipe et des contremaîtres. Il n'y a pas que les classes moyennes possédantes qui ont été broyées récemment. Les classes moyennes ouvrières l'ont été aussi. Que faites-vous pour préparer les agents de maîtrise, sans lesquels nos usines ne donneront pas les rendements qu'il faut obtenir?

Et pour les logements ouvriers? Avez-vous trouvé la formule du financement des constructions, que, de toute évidence, les industriels ne peuvent pas supporter?

Il faut concentrer, en ce moment, de grandes masses ouvrières sur des points déterminés. Les installations nécessaires seront-elles terminées avant la fin de l'année?

Il s'est produit, dans certaines localités, de légers incidents dans le monde ouvrier. Sans sous-estimer l'action de l'appareil communiste clandestin, je crois pouvoir dire — M. le ministre des finances m'excusera du jugement que je vais porter sur une partie, la moins importante, de son action, mais, hélas! la moins populaire — qu'ils furent la conséquence de l'invraisemblable comptabilité que représente à ce jour une feuille de paye d'ouvrier (*Très bien! très bien!*) et surtout des conditions sans hygiène — matérielle ou morale — que connaissent en ce moment, autour des centres récemment organisés, la grande majorité des ouvriers qui ont été repliés ou déclassés. (*Applaudissements.*)

Seuls, je le crains, quelques réfugiés connurent d'équivalentes situations pendant les premiers jours des évacuations.

Nous en sommes là. Nous n'en sommes que là, et pas une bombe d'avion n'est tombée sur l'intérieur du pays.

Où en serions-nous si nous avions été bombardés?

Car, pour gagner la guerre, non seulement il faut, à l'intérieur du pays, s'organiser; il faut aussi protéger cette organisation contre les bombardements éventuels.

Or, l'organisation de notre D.C.A. à l'intérieur est pratiquement inexistante. L'insuffisance des batteries est en nombre et en puissance.

Je ne veux citer aucune zone, c'est inutile. Je n'ai pas besoin de préciser que notre canon de 90, qui devait sortir avant la guerre, est en ce moment en fabrication. Je n'ose pas vous demander, monsieur le président du conseil, combien de batteries de 90 sont en position pour la défense des zones, ni combien de batteries de 25 sont en position pour la défense des points sensibles, sur l'ensemble du territoire.

Je ne demande pas davantage à quel moment nous aurons les filets d'acier qui nous permettront de fermer l'estuaire de nos fleuves.

Il faut rattraper tous ces retards.

Que va faire le Gouvernement pour accélérer le rythme de ces mises au point indispensables? C'est notre ignorance de ses intentions qui fait naître nos impatiences, parce que nous voulons vaincre et nous voulons vaincre rapidement.

L'Allemagne commence à exploiter économiquement la Russie. De ce fait, une guerre longue, qui pouvait paraître, il y a quelques mois, desservir nos ennemis, paraît, aujourd'hui, susceptible de leur devenir favorable, si elle était trop longue, dirai-je, quoique la guerre soit toujours trop longue.

Aussi, ne voyez dans mes paroles, monsieur le président du conseil, que l'expression désintéressée, je vous l'affirme, de l'impérieux besoin de savoir, de comprendre et d'agir qui nous anime.

Nous avons le droit de connaître vos intentions, comme vous aviez le devoir de ne pas ignorer nos inquiétudes. C'est pourquoi je me réjouis de ce comité secret.

Ce qui nous inquiète aussi, je peux bien le dire — puisque, vous l'indiquiez hier vous-même, nous sommes « en famille » — c'est l'étonnante plasticité de votre politique.

Les événements sont lourds, votre charge écrasante. Il n'y a pas, entre les départements ministériels de votre Gouvernement, la coordination nécessaire. (*Applaudissements.*) Coordonner devrait être votre unique souci.

Chaque guerre a son caractère. Je ne sais pas si, comme vous l'avez déclaré, nous sommes à la veille de la guerre totale. Mais, depuis son début, cette guerre a été surtout politique et industrielle. Tout ce qu'il était possible de faire dans ces domaines n'a pas été fait et doit l'être.

Qu'il s'agisse de la femme du mobilisé allocataire, de l'artisan qui voudrait travailler pour la défense nationale, de l'agriculteur qui demande un cheval de l'armée pour labourer son champ, du commerçant qui veut exporter, pour tout l'arrière l'Etat apparaît sous l'aspect d'une machine administrative énorme, aveugle et gaspilleuse de bonnes volontés. (*Applaudissements.*)

L'Etat, ou plutôt ses représentants, paraissent se complaire à compliquer les

questions les plus simples (*Applaudissements*) et à rendre inextricables celles qui sont naturellement complexes.

Les Français qui réfléchissent enregistrent le passage de notre économie du plan de la liberté à celui d'un totalitarisme hésitant et sans direction volontaire. (*Applaudissements.*)

C'est comme si les choses elles-mêmes dirigeaient cette expérience. (*Très bien! très bien!*)

Ainsi conduite, elle ne donne, ni les résultats de la liberté, ni les résultats de la contrainte. (*Applaudissements.*)

En temps de paix, monsieur le président du conseil, il est possible et acceptable de voir le Gouvernement suivre l'opinion. En temps de guerre, nous voudrions le voir à la tête des événements. (*Très bien! très bien!*)

Tous, ici, nous voulons la victoire, mais, je le répète, nous la voulons rapide et, croyez-le, monsieur le président du conseil, notre opposition n'est pas systématique.

Si vous montrez une volonté claire d'organiser les conditions de vie et de production à l'arrière, de faire que les sacrifices consentis d'une manière admirable par le pays donnent le maximum de résultats, nous serons prêts à vous accorder notre confiance.

Mais si, après ce comité secret, les choses devraient rester en l'état, le rythme des productions ne pas être accéléré, les conditions générales de l'organisation intérieure ne pas être plus rationnelles, nous serions profondément déçus. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à droite, au centre et à gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Marcel Déat.

**M. Marcel Déat.** Messieurs, comme le déclarait tout à l'heure mon ami M. Marquet, le débat qui vient de se dérouler sur l'aviation a très suffisamment justifié la procédure du comité secret. A en croire, d'ailleurs, certaines déclarations de M. le président du conseil, j'ai même l'impression que cette procédure est désormais définitivement acclimatée.

Je ne désespère pas d'entendre un de ces jours M. le président du conseil nous la proposer lui-même, tant la tenue de ce débat a été exemplaire et tant les conclusions en seront utiles.

Ici, messieurs, nous n'avons qu'une préoccupation, le salut du pays.

La seule idée qui nous anime est qu'après tant de confrontations et de débats, le Gouvernement marque une volonté raisonnée d'organisation et d'action.

En attendant, nous passons en revue, sans joie et même parfois avec beaucoup d'inquiétude, nos principales déficiences. Celles de l'aviation n'ont pas surpris les initiés.

Au total, nos craintes ont été confirmées.

Une aviation de chasse « honorable », pour reprendre l'expression dont M. Paul Rives s'est servi hier, dont la relève et le remplacement sont tout juste assurés en cas de bagarre violente et de cassé accrue; car il n'échappe à personne maintenant qu'on ne peut pas additionner tels quels les avions en réserve et les avions de l'avant.

Peu ou pas d'aviation de reconnaissance. Pas d'aviation de bombardement en quantité sérieuse avant 1941.



Des difficultés graves en ce qui concerne la formation du personnel.

Des points d'interrogation en ce qui touche les prototypes de remplacement.

Et une série de critiques plus générales et non moins justifiées concernant le fonctionnement de certains services.

Je crois que c'est là, messieurs, le bilan qu'un homme impartial, ayant suivi les débats, est maintenant en état de dresser.

J'ajoute que beaucoup d'espérance, beaucoup de travail et beaucoup de bonne volonté de la part des chefs responsables nous permettent de croire en un avenir beaucoup moins inquiétant. Mais je suis bien obligé de reprendre la formule dont on s'est déjà servi tout à l'heure: « Quelle chance que le gentleman d'en face n'ait pas eu l'idée d'attaquer massivement en septembre dernier! »

Cette réflexion, messieurs, nous pourrions la refaire en conclusion de beaucoup de choses qui ont été dites ou vont être dites, car nous n'en avons malheureusement pas fini avec la constatation de beaucoup de défaillances.

Nous examinons en ce moment la conduite de la guerre telle que la conçoit le Gouvernement, c'est-à-dire la politique générale du Gouvernement, car il est impossible de séparer les problèmes. Nous pouvons simplement tenter de les sérier.

Mon intention, fort modeste, est de m'occuper plus particulièrement des problèmes économiques dans leur relation avec la conduite de la guerre.

Ce n'est pas, je vous l'assure, un aspect négligeable de nos besoins et de nos manques.

On parle beaucoup de la guerre totale. Mais le mot a deux sens. Ce peut être la guerre qui ne respecte rien, ni les villes ouvertes, ni les populations civiles, la guerre qui use aussi bien des gaz asphyxiants et des bombes incendiaires que des obus traditionnels et des balles licites. Cette guerre, nous l'ignorons encore, plus heureux en cela que la Pologne et la Finlande.

Mais, la guerre totale, ce peut être aussi la guerre qui englobe et qui exige toutes les ressources humaines et matérielles d'un pays. Cette guerre-là, nous y sommes, nous y entrons chaque jour un peu plus. La guerre telle que nous la vivons depuis six mois, ce n'est naturellement pas tout à fait celle à laquelle on pouvait s'attendre. Elle n'est que secondairement militaire, au moins jusqu'à présent. Elle est d'abord, du fait de l'ennemi, diplomatique et économique...

**M. le président du conseil.** Et morale.

**M. Marcel Déat.** Et morale!

Elle devrait être marquée, de notre côté, par des initiatives diplomatiques, économiques et morales susceptibles de contrebattre et d'annuler celles de l'ennemi.

Je n'ai pas l'intention de traiter de vos répliques diplomatiques. Je pense que le Gouvernement nous donnera là-dessus un certain nombre d'explications. J'ai été simplement de ceux — ils sont nombreux ici — qui ont regretté certaines équivoques, peut-être inévitables, dans les attitudes que nous avons prises, à l'égard de la Russie, par exemple, agresseur au même titre que l'Allemagne...

**M. le président du conseil.** D'accord.

**M. Marcel Déat.** ...agresseur de la Pologne et de la Finlande.

J'espère que, maintenant, des obstacles que nous avions ont été surmontés par le Gouvernement et qu'enfin on voudra bien, dans ce pays, ranger exactement sur le même plan et mettre à l'alignement M. Hitler et M. Staline. (*Applaudissements.*)

**M. le marquis de La Ferronnays.** Il fallait le faire plus tôt!

**M. Marcel Déat.** Je me suis beaucoup réjoui quand j'ai entendu M. le ministre de l'air préciser le volume important de l'aide que le Gouvernement français a apportée à la Finlande. (*Applaudissements.*)

Si le débat sur la censure avait eu lieu, sans doute aurait-on demandé au Gouvernement comment il se fait que, pas plus tard qu'avant-hier matin, des articles qui allaient tous dans le sens de l'intervention en faveur de la Finlande aient été si généreusement caviardés.

**M. le président du conseil.** Parce que ces articles présentaient un extrême danger pour la cause même que vous défendez.

**M. Louis Deschizeaux.** Sauf un, en sens contraire, paru dans *l'Epoque*.

*Sur de nombreux bancs.* Voilà!

**M. le président du conseil.** Monsieur Deschizeaux, je n'ai pas lu *l'Epoque*, je m'en excuse.

*Plusieurs membres à droite.* Vous n'êtes pas le seul!

**M. le président du conseil.** Mais je préférerais, à certains moments, si j'avais quelque action sur la presse... (*Hilarité.*)

Vous m'avez tous compris.

*Sur de nombreux bancs.* Oui!

**M. le président du conseil.** Je veux dire que, si je pouvais avoir sur la presse une action positive...

**M. Xavier Vallat.** Pour l'instant elle n'est que négative.

**M. le président du conseil.** ...j'aurais inspiré — j'espère que mes paroles ne seront pas reproduites, ni divulguées — j'aurais préféré que, durant trois jours, il y ait dans tous les journaux des articles protestant contre toute idée d'appui à la Finlande. (*Mouvements divers.*)

Cela peut vous choquer, messieurs! Quand vous serez à ma place, vous ferez autre chose; vous expliquerez publiquement, par la voie de la presse, ce que vous comptez faire, ce que vous préparez, ce que vous voulez organiser. Vous le ferez! Moi, je ne le ferai pas! (*Vifs applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Ceci n'empêche point que je puisse dire à M. Déat que j'ai l'intention de m'expliquer sur les relations avec la Russie, de façon très claire et très complète. Pour le moment, je tiens simplement à dire que, non seulement nous avons envoyé en Finlande les avions dont vous a parlé M. le ministre de l'air, que non seulement sont en route, à l'heure où je parle, d'autres avions beaucoup plus nombreux, que non seulement les Finlandais nous ont remerciés, en termes émus, de la qualité de ces appareils français, comparés à beaucoup d'appareils étrangers — ce qui est, je crois, réconfortant pour nous (*Applaudissements*) — mais, messieurs, qu'au total, cinq bateaux emportant du matériel de guerre, des fusils-mitrailleurs, des mitrailleuses, des grenades, des mortiers de tranchée, des canons

lourds, des canons de campagne sont également, à l'heure où je parle, sauf le dernier d'entre eux, arrivés, je pense, en Finlande. (*Vifs applaudissements.*)

**M. Marcel Déat.** Messieurs, nous enregistrions avec satisfaction les déclarations de M. le président du conseil. Et je ferme ce qui n'était qu'une parenthèse dans mon exposé, pour revenir à cette idée essentielle, que la guerre que nous faisons est, en effet, économique pour une très large part, parce que, d'abord l'armée est, de plus en plus, grosse consommatrice de moyens techniques et d'engins mécaniques perfectionnés — nous venons de le voir à propos de l'aviation — et parce que la question des armements revêt une ampleur accrue.

La guerre est économique aussi, parce que la nation forme un tout quand elle est en guerre, un tout qui vit, qui combat et qui souffre ensemble, arrière et avant, et que l'avant, quel que soit son héroïsme, ne serait rien si l'arrière n'était pas puissamment et intelligemment organisé. C'est de cela que je veux parler. Et, à vrai dire, ce que j'ai à dire maintenant aurait aussi bien pu être dit en séance publique. Je n'ai pas de secret à dévoiler, mais j'en ai un à découvrir. C'est celui de la conception générale à quoi le Gouvernement se réfère lorsqu'il conduit la vie économique de la nation, en temps de guerre.

Il y a un principe simple auquel je me permets de me référer, c'est qu'il faut toujours savoir d'où l'on vient et où l'on va, et que l'empirisme tâtonnant est un pis aller, jamais une vertu, surtout en temps de guerre, et que l'intelligence organisatrice, quand on l'oublie et quand on la méprise, se venge parfois cruellement.

On n'a pas voulu, en décembre dernier, dans les débats qui ont eu lieu à cette tribune, revenir sur les attitudes successives et les doctrines probablement contradictoires qui ont animé l'action du Gouvernement en matière économique et financière. Je laisserai, moi aussi, aux historiens curieux le soin de relever ces contradictions éventuelles et de voir comment elles ont pu se superposer les unes aux autres. Faisant simplement, au passage, cette réflexion qui vaut ce qu'elle vaut, que, parfois, il est bien utile que les événements, avec une brutalité providentielle, viennent empêcher les hommes de doctrine de pousser à bout leurs expériences, je me contenterai, maintenant, de quelques remarques rapides. Depuis toujours, malgré d'intéressantes tentatives, c'est le ministère des finances qui dirige l'économie française. Il la dirige, parfois, malgré lui. Il la dirige sans en avoir réellement la maîtrise, par la bande, si l'on peut dire, par ricochet. Et il la dirige mal, parce que tout lui apparaît inévitablement sous l'angle de la fiscalité, de la monnaie, du budget, de la finance. Et il est aidé, en cela, par un état-major de techniciens très sûrs d'eux-mêmes, généralement intrépides devant la résistance des faits et résolu à tout plier à leur orthodoxie, car ces hommes intelligents sont d'une orthodoxie rigoureuse, d'un classicisme sans défaillance.

Chose curieuse, ces libéraux de doctrine n'ont cependant cessé qu'ils n'aient soumis à leur contrôle rigoureux, à leur autorisation et à leurs vérifications, non seulement toutes les administrations françaises, mais toutes les cellules productives de l'économie nationale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)



Ils sont libéraux, mais ils se sont jetés avec une fureur voluptueuse dans l'étatisme le plus paperassier, le plus tatillon et le plus paralysant. Ils se consolent d'ailleurs et ils mettent leur conscience en repos en déclarant doctement que l'économie de guerre est une simple parenthèse et qu'on reviendra, aussitôt la guerre finie et le plus tôt possible, aux saines pratiques de la libre concurrence sans lesquelles il n'est pas de pays civilisé, ce qui témoigne, à mon avis, d'une méconnaissance un peu attardée de cette énorme révolution économique qui est mêlée à la guerre, et dont les Anglais eux-mêmes, libéraux de tradition, commencent à se douter.

C'est dans cet état d'esprit que l'économie de guerre a été préparée.

Mon Dieu ! à certains égards, nous avons des résultats intéressants à inscrire à notre actif. Je me réjouis fort que quelques dizaines de milliards de capitaux fuyards soient en effet rentrés. J'ajoute que si cela est dû à la confiance inspirée par le Gouvernement et par ses méthodes, ce n'est un peu aussi à une peur et à un besoin de se remettre à l'abri, car la peur peut faire que le lapin quitte le terrier et qu'à un autre moment il y revienne. *(Rires.)*

Mais je me permets de penser qu'au rythme actuel des dépenses de guerre, il n'y en aura peut-être pas pour très longtemps à user ces munitions, et je me permets aussi de souligner, ce qui est tristement vrai, que l'économie française, à la considérer dans son ensemble, fatiguée comme elle l'a été par une trop longue crise, s'est trouvée, à la veille de la guerre nouvelle, dans une situation à tout prendre moins bonne que celle où elle était en 1914, car nous avons certainement beaucoup moins de réserves et les exigences sont singulièrement plus importantes.

C'est devant ce terrible problème que le Gouvernement s'est trouvé. Comment a-t-il conçu sa tâche ?

Naturellement, les libéraux de doctrine dont j'ai parlé tout à l'heure, qui étaient en temps de paix les farouches adversaires du contrôle des changes, l'ont réalisé d'enthousiasme et avec brio par trois ou quatre décrets, et ils n'avaient certes pas autre chose à faire.

Après quoi, et non sans raison, ils se sont demandé comment ils financeraient la guerre. Et, avec infiniment de brillant, M. le ministre des finances a développé devant nous la théorie, désormais fameuse, du circuit.

Première idée fort louable : il s'agit d'éviter l'inflation, avec toutes les conséquences redoutables qu'elle comporte, et de reporter les échéances sur l'avenir, avec cet espoir, qui me paraît un peu optimiste, que les économies faites sur le budget d'armement après la guerre suffiront à faire face aux échéances des emprunts. Mais je suis trop heureux d'inscrire M. le ministre des finances parmi les hommes qui font du désarmement général un des buts de guerre pour récriminer beaucoup sur cet optimisme. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

Seconde idée : il faut récupérer par l'impôt et par l'emprunt le plus possible des milliards que l'on débourse pour l'armement. Si l'on forçait un peu, on pourrait dire que c'est le financement des recettes par les dépenses et que ce serait extrêmement ingénieux. C'est ce que j'ai appelé méchamment « le circuit du chien de l'écriture ». Mais on me fera difficilement croire que cet animal historique soit capable d'engraisser à ce régime.

C'est aussi, permettez-moi de le dire, une imitation partielle des célèbres circuits du Dr Schacht, tant il est vrai qu'une économie de guerre comporte toujours quelque peu d'autarcie.

Seulement, il faut contraindre l'épargne à se former ; puis il faut la drainer automatiquement vers les caisses publiques de l'Etat.

Pour cela, il y a bien des difficultés à surmonter, car tout nous pousse à la hausse des prix. Il y a l'augmentation du pouvoir d'achat de ceux qui sont rémunérés par le secteur des fabrications de guerre. Puis, il y a la raréfaction du marché normal.

Cependant, il faut tenir les prix, sans quoi rien ne tient plus, et vous êtes alors conduits à une politique de contrainte et de rationnement qui entraîne une discipline de fer et une coercition permanente sur les prix. Cette politique me paraît inquiétante par plus d'un côté.

D'abord, je me permets de ne pas considérer comme une épargne très authentique celle qui sera ainsi drainée et surtout de ne pas considérer comme un investissement très normal le prêt qui est consenti à l'Etat.

Faites bien attention ! Le régime économique qui est le nôtre depuis deux cents ans ne tient que grâce à la création continue d'une épargne nouvelle, constamment réinvestie dans des entreprises susceptibles de produire des bénéfices nouveaux, et ainsi de suite.

Par conséquent, n'y touchons qu'avec beaucoup de prudence, surtout quand on n'est pas un hérétique dans mon genre en matière économique.

Ensuite, tiendrez-vous les prix ?

Le coût de la vie, malgré toutes les statistiques, monte de jour en jour. Il n'est que d'aller au marché ou de se renseigner auprès des ménagères pour en avoir la certitude. Et si l'Etat fasciste et l'Etat nazi, qui disposent naturellement de moyens de surveillance et de contrainte dont notre Etat ne dispose pas, n'ont pas réussi à tenir les prix, j'ai bien peur que nous n'y réussissions pas davantage.

Or, la hausse des prix, à partir du moment où elle se manifeste, risque de vous conduire à une certaine inflation ; surtout, c'est la course inévitable des salaires et des prix qui menace de recommencer, et j'ai l'impression que nous sommes maintenant à la veille de la voir se déclencher.

Je regrette aussi votre politique de restrictions et de contrainte, à cause de ce « moral » dont parlait M. le président du conseil tout à l'heure et de l'exploitation qu'en font déjà, avec beaucoup d'habileté, les agents de la propagande ennemie...

**M. René Lebrét.** Cela continue.

**M. Marcel Déat.** ...non pas ceux que pourchassent les limiers de luxe de M. le ministre de l'intérieur dans les grands restaurants parisiens où ils ne souffrent probablement pas de cette pénitence, mais ceux qui, sur les trottoirs, auprès des quémandeurs de café, auprès des allocataires mal fournis d'argent, s'en vont insinuant que, décidément, tout est désorganisé et que rien ne tient dans l'économie française.

Voyons les choses comme elles sont. Il est impossible de faire une politique de facilité. Nous ne pouvons pas recommencer, pour les raisons que j'ai dites et pour d'autres encore, la politique de facilité qui a été faite entre 1914 et 1918. Puis, notre pays, moins riche, moins frais

qu'en 1914, ne tolérera, au cours de cette guerre, et de moins en moins, ni bénéfices de guerre excessifs, ni même certains très hauts salaires, car les comparaisons se font moins naïvement qu'il y a vingt-cinq ans entre l'avant et l'arrière, entre la situation des uns et celle des autres. *(Applaudissements.)*

Mais nous n'irons pas non plus, et c'est peut-être dommage, jusqu'aux extrêmes de la discipline, qui seraient la mobilisation pour tous, le tarif militaire pour tous et, finalement, la cuisine roulante pour tous.

Je comprends qu'on prenne une attitude intermédiaire, mais mieux vaudrait le faire en évitant des approximations successives ou les expériences inutiles.

Enfin et surtout, le vice de ce système si ingénieux se manifeste à mes yeux en ce qu'il est presque exclusivement financier et qu'en tout cas il ne considère les nécessités économiques que sous l'angle des nécessités de financement et des nécessités proprement militaires et de l'armement.

Les circuits du docteur Schacht, auxquels je faisais allusion il y a un instant, étaient certes financiers, mais ils s'engrenaient directement avec toute l'économie allemande.

J'ai peur que l'accrochage entre le circuit financier et le circuit économique ne soit pas suffisant, en France.

C'est pourquoi je voudrais essayer maintenant de définir quelques-unes des erreurs de la politique de guerre.

Je suppose, d'abord, que nous comprenons cette guerre et son allure. J'ai dit qu'elle est économique. Prenons garde ! Nous guettons aux créneaux de la ligne Maginot et, si rien n'apparaît dans le champ visuel, dans le champ de tir, nous croyons que rien ne se passe nulle part.

Pendant ce temps-là, M. Göring renforce son autarcie, M. Hitler développe sa mainmise sur le pétrole balkanique et il vise, à travers l'opération de son compère en Finlande, les mines de fer suédoises.

En même temps, il entreprend d'encadrer de ses techniciens cette Russie encore amorphe, mais immensément pourvue de richesses naturelles.

Si ses entreprises réussissent, il attendra aussi longtemps qu'il le faudra le moment du fléchissement français qu'il espère.

C'est une leçon qu'il conviendrait de comprendre et, ensuite, ayant ainsi aperçu la nature de cette guerre, il faudrait, monsieur le président du conseil, s'attacher à résoudre l'antinomie qui oppose jusqu'à présent le problème des effectifs et le problème de la main-d'œuvre.

C'est un choix à faire. Il appartient au Gouvernement, il n'appartient pas aux industriels, au commandement. Chacun, bien entendu, à ses besoins, tire la couverture à soi. Le Gouvernement doit arbitrer. Je le dis comme je le pense.

Je ne crois pas qu'on puisse indéfiniment maintenir dans un pays comme la France une masse de soldats ou de mobilisés qui avoisine 6 millions d'hommes, parce que ce nombre est disproportionné avec les capacités du pays. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

Un économiste allemand dont l'ouvrage a été traduit l'année dernière a calculé, d'après les données de l'autre guerre, qu'une armée de 3 millions d'hommes exigeait derrière elle une population de 54 millions d'habitants dans un pays civilisé, dans un pays de type occidental.

On peut, assurément, contester ces chiffres.



Il est exact que nous avons l'Empire. que nous possédons de l'or, que nos alliés nous aident. Il y a tout de même un plafond, et je crains que ce plafond ne soit dépassé.

La nature de cette guerre, il me semble bien qu'elle ne correspond pas à cette mobilisation exhaustive; que je ne reproche pas au Gouvernement d'avoir faite. Il a paré aux pires éventualités, il a fait ce qu'il pouvait et ce qu'il devait, mais je crois que cette mobilisation exhaustive ne répond plus à la situation présente et qu'à beaucoup d'égards le type même de notre armée ne répond plus à la situation tactique, stratégique.

C'est là qu'il faut aborder les problèmes, que le Gouvernement doit voir grand, voir loin et oser.

Je pense qu'il faut, en profitant du répit actuel, de l'abri de nos fortifications, de l'aide de nos alliés, augmenter considérablement la puissance technique, les moyens mécaniques, le rendement militaire de notre armée. Il m'importe peu que l'on vienne alors parler d'armée de métier; il n'est plus temps de lever les bras au ciel. Quand on parle d'une armée technicienne.

Et quand réalisera-t-on une armée de ce genre, sinon maintenant, en pleine guerre? Il faut multiplier les divisions blindées, multiplier l'artillerie tractée, motorisée, et, bien entendu, cette aviation dont on a suffisamment parlé.

Il faut, au fur et à mesure que l'on augmentera la capacité de combat, la capacité de rendement de notre armée à l'avant, renvoyer progressivement à l'arrière — aidé en cela par la relève de nos alliés et l'afflux des troupes coloniales — les deux millions d'hommes dont l'économie française a absolument besoin. (Applaudissements.)

Car c'est cela, messieurs, le vrai problème, qu'on a terriblement négligé jusqu'à présent. Il faut rétablir dans ce pays, quelles que soient les difficultés, et même en pleine guerre, des conditions de production aussi proches que possible de la normale, tant dans le domaine agricole que dans le domaine des industries du temps de paix.

Si l'on ne trouve pas la solution de ce problème, au moins partiellement, nous aurons beaucoup de mal à résister à certaines épreuves de la guerre et je crains, par-dessus le marché, que le bénéfice financier sur lequel on compte pour payer les frais de la guerre ne s'écroule à son tour.

Aujourd'hui, naturellement, on bute sur toutes sortes de problèmes, sur celui des affectés spéciaux. Je ne récrimine pas, quoi, contre les affectés spéciaux. Je dis que ce problème sera dépassé si précisément on le voit à la mesure des nécessités présentes.

Il nous faut un effort beaucoup plus grand, beaucoup plus vaste, et il faut que nous renvoyions à l'usine et à la terre, comme je le disais, tous les hommes dont nous avons besoin, en commençant, bien entendu, par les plus vieilles classes.

Cela, c'est un critérium contre quoi personne ne proteste. D'ailleurs, les hommes des classes anciennes, ce sont des producteurs de bonne qualité (Applaudissements), ce sont souvent des hommes placés à la tête de petites et de moyennes entreprises, d'entreprises agricoles, en particulier.

Si vous transformez en même temps la structure organique de l'armée, cela devient parfaitement possible. Au surplus, vous n'avez pas besoin de démobiliser ces

hommes complètement; on le ne fait pas, d'ailleurs. Vous n'avez qu'à leur remettre un fascicule spécial. Ils seront tout prêts à répondre au premier appel. Dès maintenant, je ne vois pas tellement à quoi servent ces régiments régionaux qui montent la garde en certains points du territoire. (Applaudissements.)

Il me paraît que ces hommes pourraient être renvoyés chez eux, y travailler et y produire, quitte à les rappeler dans les vingt-quatre heures ou à leur faire faire mensuellement, comme aux braves pompiers de nos communes, un petit exercice de mobilisation.

D'ailleurs, ils viennent de faire une période de cinq mois qui a dû en refaire des soldats très convenables. (Nouveaux applaudissements.)

Quant au problème des prix, dites-vous bien que nous ne le résoudrons que par une production plus normale. Dans la mesure où le marché sera mieux approvisionné, vous n'aurez pas besoin de recourir à tant de contraintes et à tant de mesures disciplinaires, et, en tout cas, si vous recourez à des taxations et à des rationnements, ceux-ci ne seront que partiels et ne revêtiront pas l'aspect d'une sorte de pénitence systématique.

A condition de laisser aux entreprises une marge bénéficiaire normale, à condition d'avoir une politique juste des salaires, à condition de veiller aux prix agricoles, vous verrez alors se constituer une épargne, une véritable épargne, et vous pourrez étudier les moyens de la canaliser vers les caisses de l'Etat.

Vous pourrez même envisager des moyens très audacieux. Je ne vous freinerai certainement pas en cette occasion.

Qu'on généralise l'emploi du chèque, qu'on supprime même la thésaurisation de billets dans les coffres des banques et qu'on oblige les détenteurs de ces billets à les déposer en compte courant, afin que les banquiers, ayant des disponibilités plus larges, puissent souscrire davantage de bons d'armement ou de bons de la défense nationale, qu'on paye les fournisseurs de l'Etat plutôt en ouvertures de crédit qu'en papier, tout cela va de soi, à mes yeux.

Si même il vous plaît d'étudier de près ce plan Keynes, dont on a beaucoup parlé en Angleterre, et d'envisager, comme dans ce plan, une sorte d'épargne forcée ou de rémunération différée, je n'y verrai pas non plus d'inconvénient.

Vous pourrez tout envisager si l'économie du pays retrouve l'équilibre. En dehors de cet équilibre, vous ne pourrez qu'aller à l'inflation et tenter d'en corriger les effets par une coercition de plus en plus impitoyable. Mais, alors, vous en verrez les effets politiques et les conséquences sur le moral de la nation. Bien entendu, cette politique suppose que soient connus les besoins français et les possibilités françaises. Elle suppose une capacité de prévision et de commandement. Elle exige donc l'existence d'un ministère de l'économie nationale digne de ce nom et ayant pouvoir sur les ministères économiques subordonnés.

Je ne verrais pas d'inconvénient, car je n'ai pas de goût pour les improvisations en temps de guerre, sauf celles qui sont indispensables, à ce que ce ministère de l'économie nationale fût le ministère des finances, si j'étais sûr que celui-ci fût capable, à partir de ce moment, de ne plus voir les choses sous l'angle qui lui est habituel et de sortir de son ornière comtable. (Applaudissements.)

Un ministère de l'économie nationale doit nous fournir les moyens de faire un choix parmi nos productions agricoles et surtout industrielles. Lui seul doit être en mesure de nous permettre de définir les importations inévitables et les exportations nécessaires.

Vous avez souvent dit, avec raison, monsieur le ministre des finances, qu'il fallait exporter même en temps de guerre, parce que vous veillez jalousement sur vos réserves d'or.

Il faudrait aussi que ce ministère ne fût paperassier que le moins possible, qu'il ne fût pas ambitieusement gestionnaire de l'économie et de la production, qu'il fût animateur et contrôleur.

Il devrait s'appuyer sur les groupements de producteurs et être en état de faire appel éventuellement à tous les producteurs, y compris les artisans, ce qui n'est pas possible actuellement. (Très bien! très bien!)

Cette politique devrait être complétée par une politique syndicale et par une politique sociale généreuse et intelligente. (Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.)

M. le président du conseil disait tout à l'heure: Attention aussi au moral!

Oui, attention au moral de l'armée, au moral de l'arrière! Attention aux mécontentements en apparence trop justifiés! Attention aux jalousies, aux inégalités trop voyantes!

Donnons confiance, d'une part, à la classe ouvrière, qui fournit joyeusement son effort, qui l'a consenti à plein cœur, mais à laquelle il ne faudrait pas donner l'inquiétude sourde qu'à la faveur de la guerre certaines garanties sociales seraient pour ainsi dire reprises et annulées. (Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.)

D'autre part, montrez-vous généreux à propos des allocations. (Applaudissements.)

Je ne veux pas revenir longuement sur ce sujet, dont on a déjà beaucoup parlé. Mais je vous assure que, lorsqu'une mère de trois enfants, à la campagne ou à la ville, n'a que quelques centaines de francs par mois pour subsister, il y a vraiment une trop grande différence entre cette situation et certaines autres qu'elle constate autour d'elle. (Très bien! très bien!)

Je vous assure aussi — et vous le savez bien: je prêche des convertis — que le moral de l'avant est largement conditionné par des mesures de ce genre et qu'un des moyens d'éviter certaines récriminations dans les corps de troupe, où les paysans se voient de plus en plus en majorité, c'est qu'au moins ces hommes, avant que les plus vieux d'entre eux soient rendus à la production agricole, aient la certitude que leur famille n'aura pas à souffrir de la faim ou même de la médiocrité. (Applaudissements.)

Permettez-moi, maintenant, de jeter un coup d'œil sur quelques-uns des secteurs où s'est exercé jusqu'à présent un certain empirisme ravageur.

Je ne dirai rien de l'armement. Mon ami M. Marquet a rappelé tout à l'heure que la mobilisation industrielle existait tout au plus à l'état embryonnaire.

M. le président du conseil. Pas du tout!

M. Marcel Déat. Ajoutons que là, plus qu'ailleurs, la coordination est indispensable. Il est fâcheux, par exemple, que le ministère de l'air, que le ministère de la



marine, d'un côté, soient amenés à envisager le rappel de leurs spécialistes, à évaluer le volume de certains de leurs besoins, tandis que, d'un autre côté, le ministère de l'armement ne peut intervenir pour ses propres spécialistes.

S'il y avait un ministre de l'économie nationale capable d'en traiter directement avec le ministre de la défense nationale, je suis sûr que ces problèmes seraient depuis longtemps résolus.

**M. le marquis de La Ferronnays.** Vous avez tout à fait raison.

**M. Marcel Déat.** Mais il y a un point sur lequel il faut bien que nous insistions, car il en vaut la peine: c'est l'agriculture.

Au début de la guerre, où en étions-nous ?

Nous avons bien eu l'impression — n'est-ce pas, mes chers collègues ? — que, dans l'ensemble, s'il y avait un plan, il n'avait pas toujours été tenu très à jour.

On a procédé au petit bonheur, dans nos campagnes, à une sorte de razzia. On pourrait citer des exemples par centaines ou par milliers de commissions de réquisition singulièrement composées: les chevaux sont rahlés ici et, au contraire, à côté, tous les chevaux laissés aux agriculteurs; de prix qui relèvent à coup sûr à la fois de la rigidité des barèmes et de la fantaisie de certains exécutants; de la difficulté de revoir les prix de réquisition.

**M. André Parmentier.** On n'applique pas les circulaires qui sont prises.

**M. Marcel Déat.** Je pourrais en dire autant pour le foin, la paille, différentes denrées agricoles. Et, aujourd'hui, chacun sait bien que, pour remplacer les chevaux, il faut déboursier beaucoup plus du double de la somme qui a été allouée au moment de la réquisition. *(Applaudissements.)*

Ce qui a vraiment irrité les paysans français, qui ont à un si haut degré le sens de la valeur des choses, c'est le spectacle des gaspillages insensés...

**M. Charles Baron.** Et criminels.

**M. Marcel Déat.** ...auxquels l'autorité militaire s'est livrée. *(Applaudissements.)*

L'autre jour, au Sénat, M. Ducos, remplaçant M. le président du conseil — et c'était son rôle — défendait le corps de l'intendance. J'ai tout de même le sentiment que le corps de l'intendance de 1940 n'est pas tout à fait à la hauteur de ses prédécesseurs de 1914. *(Applaudissements.)*

**M. le marquis de La Ferronnays.** Il ne croyait pas à la guerre de 1939.

**M. Marcel Déat.** Entre 1914 et 1918, l'intendance a remarquablement fonctionné; je n'ai pas l'impression que, depuis six mois, elle ait magnifiquement rempli son rôle dans tous les cas.

Nous avons vu ces chevaux réquisitionnés massivement, installés en plein soleil sur les places publiques de nos villes de l'intérieur, crever comme des mouches au bout de quarante-huit heures ou de trois ou quatre jours, parce qu'on avait négligé de leur donner à boire *(Mouvements divers.)*; et puis, pour le bétail, le cheptel massacrés.

Les réquisitions ont diminué de façon redoutable nos réserves de bétail. Des vaches pleines ont été réquisitionnées et abattues sans qu'on sache même si leur cuir, comme celui d'ailleurs des autres animaux, a été mis de côté et préparé.

Il y a eu une grave exploitation des régions évacuées de l'Est, dont le bétail et les récoltes ont été perdus, où les batailles n'ont même pas été faites.

Sans doute, on cite l'exemple d'un général d'armée, à qui va ma reconnaissance, qui a eu l'idée excellente de faire couper les récoltes et procéder au battage.

**M. Aimé Tranchand.** C'est exact.

**M. Marcel Déat.** J'espère que les autres l'ont imité, même tardivement.

En tout cas, on a perdu des réserves importantes dont nous pourrions avoir le plus grand besoin. Il y a eu là une incurie singulièrement regrettable.

On a pris des mesures. Je le reconnais. On a envoyé des hommes en permission agricole, après avoir, d'ailleurs, un peu hésité sur les conditions et les modalités de ces permissions.

Mais tout s'en est mêlé, y compris les intempéries. Et nous sommes menacés d'un redoutable déficit de la récolte de blé, ce qui se traduirait par des sorties d'or massives et par l'incertitude de convois longs et dispendieux.

Il faut faire un très grand effort pour les blés de printemps. Le Gouvernement l'a compris. M. Ducos a annoncé, l'autre jour, un certain nombre de mesures. Nous sommes prêts à y applaudir.

On nous a parlé d'officiers chargés d'établir une liaison entre le commandement territorial et les services agricoles des départements. On nous a parlé de mobilisation agricole, de dépôts agricoles, d'équipes départementales.

Fort bien. Attention seulement au temps qu'il faudra pour mettre debout toute cette organisation! Attention, là encore, à la paperasse et à un certain étaticisme militaire! Dites-vous bien qu'il n'y a qu'un moyen de bien faire travailler les agriculteurs, c'est de les renvoyer chez eux, dans leur propre village *(Applaudissements.)* tout au moins dans leur propre région.

**M. le président du conseil.** Dans leur propre région et, autant que possible, chez eux, mais en les maintenant mobilisés.

*Voix nombreuses.* D'accord!

**M. le président du conseil.** On ne saurait perdre de vue cette main-d'œuvre que nous renvoyons à la terre. Nous sommes le 10 février: je crois que le mouvement est à peu près terminé à l'heure où je parle.

**M. Henri Triballet.** Pour quelles classes?

**M. le président du conseil.** Pour les classes dont on a parlé.

**M. Paul Lambin.** C'est insuffisant.

**M. le président du conseil.** Je vais renvoyer du front les deux tiers des soldats: alors, vous trouverez que c'est suffisant! *(Mouvements divers.)*

**M. Xavier Vallat.** Est-ce que, de 1914 à 1918, toutes les classes mobilisables étaient au front?

**M. le président du conseil.** Je serais acclamé sur tous les bancs, si j'annonçais que je renvoie chez eux tous les agriculteurs qui ont plus de trente ans.

*Sur divers bancs.* Non! non!

**M. Marcel Héraud.** Et les commerçants, bien entendu!

**M. le président du conseil.** Et naturellement ceux qui travaillent pour l'exportation, ou à la fabrication des munitions et des armements.

Il y a une question de mesure. Et l'application est moins facile qu'on ne le croit.

Au début, on avait le devoir de se placer devant l'hypothèse d'une guerre s'engageant de Dunkerque à la ligne de Maréchal et à laquelle la France était réellement seule à faire face, sur terre, avec son armée. Il a fallu mobiliser toute la nation, même ceux qui avaient perdu leur père dans l'autre guerre.

Rien de plus douloureux, rien qui soulevé plus de discussions, plus de divisions! Mais, si nous ne l'avions pas fait et si cette grande attaque massive que tout permettait de prévoir s'était produite, dans quelle situation serait le pays et que diriez-vous au Gouvernement? *(Applaudissements.)*

S'il n'y avait pas eu, entre Dunkerque et la ligne dont je parle, non pas une forêt de fusils et de baïonnettes, mais des milliers de chars d'assaut, de canons, tout ce qui permet à un peuple de se défendre, êtes-vous tellement sûrs que « le gentleman d'en face » nous aurait, par cordialité, accordé les cinq mois de délai dont on a parlé?

« Gentleman », c'est d'ailleurs une façon de dire. *(Rires et applaudissements.)*

**M. Marcel Déat.** Tout le monde l'avait compris.

**M. le président du conseil.** Je voudrais dire d'un mot, en m'excusant de cette interruption, qu'il y a là une question de mesure à trouver et qu'il vaut peut-être mieux, comme l'a dit M. Déat, dont j'ai suivi avec un extrême soin le brillant discours, pécher, en effet, par un certain esprit de risque. Il vaut peut-être mieux pour l'agriculture, pour l'exportation, pour le travail pacifique, être plus larges, plus audacieux, peut-être plus téméraires que ne l'accepte le commandement dans des discussions qui, permettez-moi de le dire, sont toujours à la fois non seulement courtoises, mais amicales et confiantes.

C'est dans ce sens qu'il faut évidemment faire effort.

M. Ducos vous a annoncé des mesures, mais dites-vous bien aussi que M. Dautry a ses exigences, dites-vous que ces exigences sont grandes, que tous ces hommes des vieilles classes, que vous renvoyez chez eux, manqueront aux poudreries, aux usines de munitions.

Nous sommes toujours en face de ce drame que vous avez, d'ailleurs, admirablement dessiné: un pays de 42 millions d'habitants qui a commis la lourde faute de négliger sa marine marchande pendant vingt ans, de sorte que nos bateaux disponibles, ceux qui n'ont pas été coulés par les mines et les sous-marins allemands, ces bateaux traversent en ce moment l'Atlantique avec du matériel de guerre, des machines-outils qui nous permettront de poursuivre ces fabrications grâce auxquelles nous gagnerons la guerre.

Je comprends que toutes ces erreurs sont irritantes, je m'en attriste avec vous, mais dites-vous bien qu'en face il y a l'Allemand et qu'entre lui et nous existe une inégalité numérique qui a aussi son importance.



Il y a, en face de nos troupes, un nombre de divisions exactement repéré qui mérite réflexion si l'on regarde la carte et, comme je le disais hier dans une interruption, il a fallu, pendant un certain temps, que nos alliés redoublent d'efforts pour cette aviation que vous connaissez mieux que personne, monsieur Déat, vous qui avez été un ministre de l'air très estimé, j'ajouterai même très regretté. (Très bien! très bien!)

Nous n'avons pas, vous le savez, un potentiel industriel de fabrication d'avions comparable à celui des Anglais. Pour eux et pour nous, dans un conseil suprême, s'est posée cette question : voulez-vous plus de divisions d'infanterie, avec leurs canons? Voulez-vous patienter, tenir encore, vous imposer des sacrifices dont nous comprenons la dureté et nous laisser pousser au maximum notre production d'avions? Car, là, nous sommes en un domaine où nous pouvons à peu près rattraper l'Allemagne, avec la production actuelle. Si les chiffres cités par M. Rives en ce qui concerne la production allemande sont exacts, l'Angleterre pour sa part, n'est pas éloignée de les atteindre.

Monsieur Déat, vous avez dit que j'étais plastique.

**M. Marcel Déat.** Ce n'est pas moi qui ai dit cela!

**M. le président du conseil.** Je ne m'en fâche pas. C'est peut-être, je ne voudrais pas dire une qualité, je dirai une nécessité de l'homme qui conduit la guerre dans les circonstances que vous avez si justement exposées.

Il faut, en effet, une certaine plasticité. Il faut peser le pour et le contre de telle et telle situation. Il faut prendre des décisions tous les jours.

Peut-être, me direz-vous: « Vous avez pris, avant-hier, une décision qui est le contraire de celle que vous aviez réclamée il y a huit jours. » C'est vrai, monsieur Déat, mais, vous avez eu raison de le marquer, et ce seront mes derniers mots, il n'y a pas d'exemple dans l'histoire de la France d'une guerre de cet ordre — d'une guerre qui nous a été imposée, quelles que soient les hypocrisies qu'on puisse publier outre-Rhin — il n'y a pas d'exemple d'une guerre engagée dans les conditions que vous avez rappelées.

Ce qu'il faut, pour en revenir au thème même de votre interpellation, c'est toujours faire le métier de l'ajusteur. Il est facile de prononcer de grands discours, de se servir de formules à l'emporte-pièce, de réunir la Haute Cour, d'y introduire des hommes politiques qui vous combattent, que sais-je encore! On a dit: « Conduire la guerre avec énergie! » Je n'appelle pas cela conduire la guerre avec énergie et je n'ai pas le souci de conduire la guerre avec énergie si on donne à ce mot un tel sens.

Je voudrais ajuster les conditions réelles, les conditions matérielles de la guerre avec patience, avec ténacité, excusez-moi, avec prudence.

Cela n'a rien de la conception du guerrier image d'Epinal que certains se font, mais c'est ma préoccupation. Elle peut ne pas être celle de la Chambre, auquel cas, il faudra me le dire.

J'ai connu, je connais encore des hommes fort respectables qui disent: « Vous eussiez attaqué la ligne Siegfried, au mois de septembre, lorsqu'il ne s'y trouvait personne, vous seriez à Berlin depuis longtemps. Le « gentleman » se serait réfugié en Russie, on ne sait où. »

J'en connais qui ont fait de grands projets. Je pourrais citer des noms, je me garderai de le faire.

On a dit que le Gouvernement était frappé de léthargie parce qu'il ne se livrait pas à ces opérations si fructueuses, au moins sur le papier.

Vous êtes engagés dans une guerre où l'existence même de notre patrie a été mise en jeu, plus qu'elle ne le fut à aucune époque de l'histoire de France.

Vous avez devant vous une puissance formidable!

J'éprouve le plus d'indignation lorsque je lis quelquefois: « L'Allemagne à bout de vivres, de ressources... » (*Mouvements divers.*)

**M. Xavier Vallat.** Et la censure?

**M. Georges Scapini.** C'est votre service d'informations qui dit cela. C'est cela qui démoralise le pays.

**M. le président du conseil.** Il est difficile de dire ce qu'on pense!

**M. Léon Blum.** Voulez-vous que nous parlions de l'interpellation, monsieur le président du conseil?

**M. le président du conseil.** Nous viendrons bientôt à la vôtre, monsieur Blum.

Laissez-moi dire que je ne peux pas contrôler moi-même les journaux et les émissions radiophoniques, et vous le savez bien, messieurs.

J'ajoute, au risque de déclencher encore des protestations sur tous les bancs, que je n'attache pas à ces questions, pour la conduite de la guerre, l'importance capitale que certains d'entre vous ont voulu y voir.

Au demeurant, je viens de le dire, nous reprendrons cette discussion.

Vous avez raison, monsieur Déat, il faut renvoyer du front des agriculteurs. A quoi servira, en effet, de faire des canons si le pain et la viande manquent pour nourrir nos soldats?

Il y a là toute une série de problèmes qu'il faut ajuster les uns aux autres. Il n'y a pas de solution d'ensemble; j'ajoute que, surtout, il n'y a pas de solution *a priori*. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Marcel Déat.** La Chambre se félicitera certainement que des déclarations aussi nuancées et aussi intéressantes aient pu être produites par M. le président du conseil à l'occasion de ce débat.

Nous lui faisons pleine confiance, en tant qu'ajustement, pour reprendre son expression.

C'est, en effet, à une besogne de ce genre qu'il faut recourir, s'agissant de main-d'œuvre agricole. Non seulement parce qu'il faut arbitrer entre des intérêts et des tendances, mais encore parce que nous comprenons, les uns et les autres, comme lui-même, ce qu'il y a de délicat, de difficile et de dangereux à fixer, *a priori*, certains pourcentages d'effectifs ou certains pourcentages de main-d'œuvre.

Mais, sans esprit démagogique, nous vous demandons de faire tout le possible. Rappelez chez eux les agriculteurs, dans la mesure où cela se peut, mais donnez-leur aussi des instruments de travail. Il faut qu'ils aient des chevaux et à meilleur prix. Il faut leur fournir des camions, des tracteurs. Il faut des artisans ruraux dans

nos villages, il faut des menuisiers, des boulangers.

**M. Louis Aubert.** Des médecins.

**M. Marcel Déat.** Des médecins aussi. M. Dautry m'excusera de dire que, pour utile que soit la main-d'œuvre paysanne dans les poudreries nationales, il demeure urgent de renvoyer chez eux les agriculteurs des classes anciennes qui devraient déjà être démobilisés et qui ont été provisoirement maintenus dans certains ateliers.

Et je demanderai à M. Campinchi de bien vouloir se montrer aussi généreux pour les ouvriers de certaine fonderie de ma connaissance.

Mais il y a aussi un problème des salaires agricoles, posé avec beaucoup de force, il y a quelques jours, par M. Dormann, au Sénat. Dites-vous bien que vous n'arriverez pas, malgré toutes les réquisitions, à fixer sur place, à la campagne, les agriculteurs que vous y ramènerez, si vous ne leur garanzissez pas un niveau de vie comparable à celui que leur procurerait leur travail à l'usine voisine. Et l'exode continuera. (*Applaudissements.*)

Je n'insisterai pas sur les autres éléments de l'économie française, ni sur le sort des 178.000 camions réquisitionnés — et dont nous voudrions savoir combien sont encore en état de rouler — ni sur la situation de certaines industries, ni sur les problèmes du ravitaillement.

Je vais conclure en quelques phrases.

Je ne reviens pas sur les déficiences ou les défaillances que j'ai signalées, ni sur ce qu'a eu d'empirique le comportement gouvernemental, ni sur le caractère fallacieux de certaines méthodes de financement.

**M. Paul Reynaud, ministre des finances.** Voulez-vous me permettre de vous répondre sur ce point?

**M. Marcel Déat.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des finances, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. le ministre des finances.** Je profite de la réunion en comité secret pour répondre brièvement à M. Déat sur la question financière.

M. Déat vient de dire des choses excellentes du point de vue économique; il nous a affirmé qu'il valait mieux produire que se restreindre.

Il est des vérités tellement évidentes qu'on ne saurait les répéter trop.

Mais mon opinion personnelle propose un amendement, monsieur Déat.

Je crois qu'il faut: 1° produire au maximum; 2° se restreindre sévèrement.

Voilà pour l'économie.

Du point de vue financier, vous avez mis en cause les services du ministère des finances. C'est l'usage. (*Sourires.*)

Qu'il me soit permis de vous répondre que, depuis quelques années, les services du ministère des finances ont fait des politiques si différentes et avec des résultats si différents...

**M. Marcel Déat.** Ils sont plastiques!

**M. le ministre des finances.** ...qu'il vaudrait peut-être mieux respecter la règle parlementaire et mettre en cause le ministre.

Vous avez parlé du circuit et vous avez affecté de croire que je pense que le circuit doit se fermer intégralement.



J'ai cependant dit le contraire, soit ici, soit ailleurs.

Messieurs, ce sont des choses qu'il est inutile de proclamer, mais c'est l'uti- lité du comité secret que de permettre qu'elles soient dites, il y a une déperdition dans le circuit. Nul ne pense qu'on pourra faire une guerre longue sans avoir recours, dans une certaine mesure, à l'aide de l'institut d'émission.

Il est assez heureux de constater qu'à ce point de la guerre, nous sommes très loin d'avoir dépensé les 25 milliards que vous m'avez donné le droit de dépenser le jour de la mobilisation générale.

Quand vous avez parlé de finances, monsieur Marcel Déat, j'ai eu, au début, un grand espoir et, à la fin, une petite désillusion.

Je me disais: M. Marcel Déat, généralement, n'aime pas la politique des gouvernements successifs. C'est son droit. Mais c'est un réaliste. Il a des idées arrêtées. Il va me donner des conseils dont je vais, dès ce soir, tirer parti.

Que m'avez-vous proposé, monsieur Marcel Déat?

Des choses excellentes: généraliser l'usage du chèque; des choses difficiles: inviter les Français qui ont déposé des billets dans les coffres en banque à les porter aux guichets des banques et à les mettre en compte.

Ah! si vous pouviez me donner le moyen de faire cela, monsieur Marcel Déat!

L'une des infériorités de notre situation financière consiste précisément dans le fait que tous les banquiers français réunis n'ont pas plus de dépôts que l'une des cinq grandes banques anglaises, la *Midland*.

C'est, pour un Gouvernement, une difficulté immense en temps de guerre, que de ne pas disposer de ce formidable marché monétaire, où le chancelier de l'échiquier peut puiser presque sans limite.

Vous savez quelle est la situation en Angleterre. Ce pays couvre par l'impôt la moitié de ses dépenses totales, sans difficulté; en puisant dans son formidable marché monétaire, il peut financer le reste par l'emprunt.

Vous savez quelle est notre situation. Nous avons abordé la guerre, après sept ans de crise et quelques mois seulement d'un commencement de redressement économique et financier.

Vous jugez que nos méthodes ont été mauvaises? C'est possible.

Il finit par se former en ces matières une sorte d'opinion publique mondiale. Or, je ne crois pas que l'opinion publique mondiale soit aussi sévère que vous.

Dans une certaine mesure, je crois qu'en ce qui concerne les capitaux, dont vous avez dit qu'ils étaient bien contents de rentrer, c'est une espèce de fuite en avant, comme disait le général Dragomiroff, qui les a précipités vers la France. Jusque-là, ils fuyaient aussi, mais dans le sens contraire.

Constatons le fait, mais gardons confiance dans notre pays du point de vue financier.

Mesurons les immenses difficultés de financement d'une guerre longue.

Hier, M. Rives disait au Gouvernement: « N'hésitez pas! Achetez des quantités d'avions en Amérique! »

Ce serait bien désirable. Nul ne s'est montré plus accueillant que moi aux demandes présentées par le ministre de l'air pour des dépenses à faire en francs et en

dollars. Je ne sais même pas s'il y a de nombreux exemples de ministres des finances qui, sur un point déterminé, aient un jour poussé à la dépense.

Messieurs, la réponse à la question posée hier par M. Rives dépend de l'hypothèse que vous faites sur la durée de la guerre.

Si, comme le dit M. Rives, dans cinq ou six ans la guerre est très avancée (*Sourires*), et même si vous faites une hypothèse beaucoup plus optimiste, croyez-vous qu'un gouvernement peut prendre la responsabilité d'engager une quantité de devises telle qu'il ne soit pas sûr, si la guerre dure seulement ou trois quatre ans, de ne pas tomber sur les genoux en cours de route, parce qu'il n'aurait plus de quoi acheter des matières premières pour ravitailler les usines?

Voilà les problèmes que pose la guerre. Vous avez raison de dire que ce sont des problèmes difficiles. Vous avez tort de dire que tout cela est géré par les services du ministère des finances. C'est le Gouvernement solidaire, monsieur Déat, qui résoud ces problèmes. Ce sont des problèmes graves. Nous sommes tous angoissés devant cette situation.

Si vous avez une autre formule financière à apporter, faites-le. S'il y a de meilleures formules, personne plus que moi ne désire les connaître et vous serez tous d'accord, probablement, que l'auteur serait plus qualifié pour les appliquer. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

**M. Marcel Déat.** M. le ministre des finances est un fort habile escrimeur. Il est certes très commode de changer les rôles et d'interpeller l'interpellateur en lui demandant, au détour d'un débat, comment il se chargerait lui-même de financer la guerre. D'abord, monsieur le ministre des finances, ce n'est pas mon rôle, ni ma fonction. Je constate un certain nombre de faits. Je vous demande d'y remédier. Je vous suggère, de ci, de là, certaines remarques, certaines méthodes, qui me paraissent également aptes à nous aider à surmonter certaines difficultés.

Ce serait d'un bon sens par trop évident que de dire qu'avec une économie saine, les finances se portent mieux. Tant mieux, messieurs, si cette notion de bon sens est définitivement entrée dans le cerveau solidaire du Gouvernement. (*Rires.*)

Tant mieux si nous nous apercevons, dans son action à venir, qu'en effet ce bon sens domine désormais son action.

Jusqu'à présent, nous sommes obligés de constater, de ci, de là, un certain nombre d'insuffisances, de déficiences, de désordres que l'opinion française, insuffisamment avertie, prend comme tels et qu'elle interprète comme un signe de décadence de l'intelligence française et de sa capacité de direction.

C'est cela qui est grave. C'est pourquoi, disons-le entre nous, en comité secret, il n'y a pas dans ce pays l'esprit de guerre (*Applaudissements*) qui devrait correspondre à ce sentiment d'harmonisation, de coordination que le Gouvernement devrait répandre de proche en proche à travers le pays. Il faudrait que nous sentions autour de nous cette sorte de joie dans l'effort que propage une direction intelligente et efficiente.

Voilà pour le présent et pour la conduite de la guerre. Mais il y a les lendemains. On est bien obligé d'y penser et d'en parler. Serait-il donc impossible de construire, à travers cette guerre, un peu de l'armature de l'économie française de demain? Vraiment, pensons-nous assez, le Gouver-

nement pense-t-il assez aux éventualités des lendemains de cette guerre?

Nul ne sait ce qui se passera au lendemain de la guerre. Il y a deux hypothèses, du point de vue économique. Peut-être la reconstruction se fera-t-elle dans une certaine solidarité, dans une Europe, au moins partiellement reconstituée — ce serait alors singulièrement plus facile. Mais, dans ce cas, il faudra que nous soyons maîtres de notre économie, que notre économie soit forte, équilibrée, saine. Sans doute tiendra-t-on compte de nos besoins, mais on tiendra compte aussi de nos capacités et de nos forces véritables. (*Applaudissements.*)

Sans doute aussi il y aura — je le veux bien, avec certains dirigeants anglais — des échanges accrus entre les peuples. Mais ils ne seront possibles que si chaque économie nationale est en ordre de marche, que si chaque Etat est capable de savoir quels sont ses besoins, ses possibilités, et s'il est capable de traiter en engageant sa propre économie.

C'est pourquoi, dans la meilleure hypothèse, sans vouloir en revenir aux doctrines subalternes du ministère des finances et m'adressant à la respectable fiction du Gouvernement solidaire, je dis que nous aurons, au lendemain de la guerre, beaucoup plus probablement une économie internationale contrôlée, surveillée, dirigée dans une certaine mesure et même pénétrée d'esprit socialiste, au sens le plus large du terme, que le retour à je ne sais quelle libre concurrence que le XIX<sup>e</sup> siècle a pu connaître, mais que le XX<sup>e</sup> siècle ne reverra plus jamais.

Et puis, il y a l'autre hypothèse: le cas où nous aurions à nous débrouiller seuls. Et c'est malheureusement une éventualité que nous ne pouvons pas ne pas envisager. Il faudra, dans ce cas-là, que nous soyons d'autant plus robustes et résolus à vivre que nous serons plus isolés.

Il faut donc que nous puissions, à travers la guerre, maintenir une possibilité de production, et de production de temps de paix.

Au surplus, et je rejoins ainsi certaines considérations que M. le président du conseil faisait valoir tout à l'heure, la durée de la guerre, personne ne la connaît.

Nous sommes passés de l'état de paix à l'état de guerre par un certain nombre de transitions plus ou moins brusques, plus ou moins insensibles, qui font qu'entre l'état de mobilisation générale et de guerre partielle où se trouve aujourd'hui la France, et l'état de mobilisation partielle de guerre non officiellement commencée où se trouvaient un certain nombre de pays auparavant, il n'y a, en réalité, qu'une nuance. Peut-être que le passage inverse de l'état de guerre à l'état de paix n'aura plus la providentielle brusquerie que l'on a pu constater dans le passé. Peut-être cette guerre stagnante et cette paix hésitante seront-elles longtemps l'état de l'Europe. Raison de plus pour qu'à travers ces épreuves, qui ressemblent à une espèce de grippe, qu'on ne sait comment définir médicalement, mais qui rongent l'organisme, obnubile l'esprit et paralyse les muscles, nous ayons une économie arrêtée, organisée, afin de durer et de résister.

Cela est nécessaire — je me permets de le dire en terminant — à cause du moral même de notre nation, lequel n'est pas le même qu'en 1914, parce que l'aspect de la guerre même est différent. Il est facile de faire appel au sacrifice collectif et à l'enthousiasme d'un peuple quand on est au premier ou au deuxième rétablissement



sur la Marne et lorsque Verdun fume à l'horizon. Là, les Français sont capables de se sentir vivre et combattre ensemble et même de mourir ensemble. Mais quand la guerre est stagnante, quand elle est pour ainsi dire informe, quand elle requiert autre chose que des élans héroïques et des communiqués spectaculaires, lorsque cette guerre ne se poursuit pas dans l'exaltation des sacrifices de l'avant et dans l'organisation des sacrifices de l'arrière, lorsque cette guerre est, en réalité, un ensemble de petits efforts conjugués et plus ou moins heureusement ajustés, c'est là qu'il faut, en effet, prendre garde, qu'on a besoin d'ordre à l'intérieur. Que l'intelligence française est avide à la fois du spectacle de l'ordre, de l'ouvrage bien fait, du rendement maximum, des agencements sans fissures et qu'elle est amoureuse passionnée de l'égalité. (Applaudissements.)

Elle veut que les choses et les gens soient à leur place. Elle a la volupté du soldat à sentir qu'elle a de bons chefs, qu'elle a des chefs dignes de ce nom, qu'elle est vraiment commandée, qu'elle est vraiment gouvernée.

Je me rappelle le cri des fantassins de l'autre guerre. Quand, enfin, ils avaient le sentiment que les troupes arrivaient à un carrefour, alors que le mouvement avait été exactement calculé par un chef d'état-major compétent, ils disaient : Eh bien ! ça va ! Au moins, on sait pourquoi on marche, pourquoi on se fatigue, pourquoi on risque. (Applaudissements.)

La France a besoin de sentir cela. Nous vous adjurons de lui donner ce sentiment, car sa solidité en dépend.

Et vous, messieurs du Parlement, votre rôle aussi est grand, et votre devoir est grand.

Le Gouvernement ne demande pas qu'on lui dise qu'il a du génie. Il n'y a peut-être personne, en France, qui ait du génie en ce moment. Il y a, comme cela, des années de stérilité (*Sourires*), il y a des générations qui ont été plus ravagées que d'autres et sur lesquelles la sélection s'opère plus difficilement; c'est le cas des nôtres. Mais, selon une formule de Jaurès, « la collaboration peut suppléer au génie » (Applaudissements à l'extrême gauche), et il nous appartient à tous, si nous n'avons pas, individuellement, du génie, au moins d'être intelligents ensemble et de suppléer même à l'intermittence des éclairs d'intelligence par un contrôle permanent, minutieux, sans tapage, mais efficace.

Et si le Parlement, désormais, au lendemain de ce comité secret, fait son métier, ce me sera une raison sérieuse de croire que le Gouvernement fera le sien. (Vifs applaudissements répétés.)

**M. le président.** La suite du débat est renvoyée à cet après-midi, quinze heures et demie.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinquante minutes, est reprise à quinze heures et demie.)

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

La parole est à M. Bibié, pour développer son interpellation.

**M. Maxence Bibié.** Messieurs, dans ces débats si intéressants et si pleins de dignité au comité secret, nous avons, jusqu'à présent, entendu différents orateurs qui nous ont parlé de l'organisation de notre défense nationale au point de vue de l'aviation et des armements, d'autres

qui nous ont indiqué l'effort qu'il fallait faire pour apporter à ce pays, pendant la guerre, les éléments d'activité économique qui lui sont indispensables.

L'objet de mon intervention sera de poser devant vous, d'une façon aussi rapide que possible, quelques-unes des questions qui se rapportent à l'activité diplomatique du Gouvernement.

Il me semble, en effet, que c'est là le complément normal de toutes les discussions qui ont eu lieu jusqu'ici. C'est là, peut-on dire, l'aspect extérieur de la guerre.

Il nous faut reprendre les principales de ces questions pour voir si le Gouvernement a vraiment agi dans un sens conforme à la volonté de la Chambre et à celle du pays.

C'est d'autant plus une nécessité que, comme on l'a indiqué à différentes reprises, cette guerre ne ressemble à aucune autre. Au lieu d'avoir des batailles, des combats, des luttes entre forces militaires, nous nous trouvons, au contraire, en présence d'une guerre où l'élément politique, l'élément diplomatique, l'élément moral ont joué, jusqu'à maintenant, le rôle essentiel. Et cela nous a surpris beaucoup.

Rappelez-vous la pensée que nous avions, au mois de septembre dernier, quand la guerre a éclaté. Nous nous imaginions que, sinon en même temps, du moins quelques jours après que l'Allemagne envahissait la Pologne et réussissait à s'emparer de ce malheureux pays par une action vigoureuse, rapide, que l'héroïsme de l'armée polonaise n'a pas permis d'éviter, il y aurait sur notre territoire une offensive massive et qu'alors nous connaîtrions les mêmes batailles, c'est-à-dire les mêmes angoisses et les mêmes douleurs que nous avons connues en 1914, au mois d'août et au mois de septembre.

Eh bien, rien de tout cela ne s'est produit, et on a eu l'impression que l'Allemagne avait voulu se réserver, peut-être pour répondre à ce plan que le chancelier Hitler avait lui-même tracé, non seulement dans « Mein Kampf », mais encore dans certains discours qu'il a prononcés devant son parti : on a eu le sentiment que la guerre allait être une menace constante d'action militaire, mais que derrière cette menace, destinée à impressionner non seulement les belligérants, mais surtout les neutres, il y aurait, surtout une action d'ordre politique et moral qui se produirait sur les opinions publiques des différents pays.

Nous avons été surpris, parce que nous nous attendions à ce qu'on a appelé la « guerre éclair » et nous avons eu une sorte de guerre de position qui se prolonge et qui ne compte que quelques épisodes tendant à mettre à l'épreuve les nerfs des pays belligérants et des peuples neutres. Et c'est devant cette situation que nous nous trouvons encore aujourd'hui, lorsque nous voulons faire le point, au sixième mois de la guerre.

Mais ce n'est pas la seule surprise que nous éprouvons. Nous constatons que les opérations militaires ne se déroulent pas sur le terrain que nous avions supposé, mais ont éclaté dans des régions qui jusque-là étaient considérées comme vouées à une neutralité perpétuelle, et notamment dans ce pays de Finlande qui, depuis plus d'un siècle, n'avait pas connu la guerre, ou tout au moins une guerre aussi cruelle et aussi violente que celle qu'il connaît aujourd'hui. Et là-bas, ce n'est

pas l'Allemagne qui agit, c'est son alliée, la Russie, qui cherche à poursuivre le plan impérialiste. Staline poursuit ce plan, qui était dans la tradition moscovite des tzars, et notamment de Pierre le Grand. Là, nous nous trouvons en présence d'un problème nouveau, d'une situation nouvelle et, par suite, c'est une nécessité aussi pour les gouvernements d'Angleterre et de France d'examiner cette situation et de prendre les décisions qui y correspondent.

Sans doute la Russie a-t-elle espéré que la simple menace que constituait pour ce petit pays sa masse de 180 millions d'habitants, son armée de 2 millions d'hommes, ses chars d'assaut, ses avions au nombre de plusieurs milliers, amènerait la Finlande à agir comme l'ont fait d'autres Etats de la Baltique, c'est-à-dire qu'elle s'inclinerait, qu'après avoir discuté pendant quelques jours, pendant quelques semaines, les plénipotentiaires d'Helsinki comprendraient que la résistance ne pourrait les conduire qu'à la capitulation et la guerre au désastre et que, par conséquent, ils choisiraient ce que j'appellerai la capitulation.

Or, ce que la Russie supposait, ce que nous aurions peut-être nous-mêmes supposé en examinant les forces en présence, en nous plaçant sur le plan objectif, pour employer un mot qui est devenu tout à fait d'actualité, ne s'est pas réalisé.

Ce petit peuple finlandais de quatre millions d'habitants, dont nous connaissons bien les sentiments démocratiques, qui a le souci de sauvegarder à la fois son indépendance, ses intérêts et son idéal, a fait face à la Russie.

Peut-être l'a-t-il fait parce qu'il connaît les Russes depuis longtemps, qu'il les « pratique » et qu'il sait que ce colosse que semble être la Russie n'est pas aussi puissant qu'on le croyait !

En tout cas, la Finlande a fait un grand acte de foi ; elle a proclamé qu'elle n'était pas décidée à s'incliner et elle a fait appel à la Société des nations, à une époque où il n'y avait pas beaucoup d'Etats continuant à avoir confiance dans l'idéal et dans les possibilités d'action de la Société des nations.

La Finlande a donc fait ce grand acte de foi et a demandé à l'institution de Genève de constater qu'elle était victime d'une agression et qu'en conséquence, la Société des nations devait prendre certaines décisions, grâce auxquelles ce pays, ayant l'appui de la conscience universelle, pourrait recevoir un soutien d'ordre matériel qui lui permettrait de résister à l'agression russe.

Vous savez ce qui s'est passé à cette assemblée de la Société des nations. Une résolution a été votée qui permet à la Finlande de recevoir des armes, des munitions, une assistance diplomatique, des forces auxiliaires.

J'ai entre les mains l'appel émouvant lancé le 19 décembre 1939 par la diète de Finlande et qui a eu la réponse qu'il méritait des pays civilisés et particulièrement des belligérants, M. le président du conseil le disait ce matin.

Voici cet appel :

« Le peuple finlandais est aujourd'hui victime d'une agression brutale de la part de ses voisins de l'Est, sans avoir fourni le moindre prétexte à cette agression. Nous n'avons pas le choix aujourd'hui. Cette lutte nous est imposée. Le peuple finlandais se bat pour son indépendance, pour sa liberté, pour son honneur. Notre



position comme avant-garde de la civilisation nous autorise à attendre une aide active de la part de toutes les nations civilisées. A toutes ces nations, le peuple finlandais adresse aujourd'hui cet appel. »

Les Finlandais reçoivent, en effet, certains secours. Il nous a été dit qu'ils recevaient des armes, des munitions, des avions. Ils résistent à l'attaque des forces russes.

Ils ont résisté, au début, par des mouvements extrêmement rapides et par de petites attaques dispersées qui ont eu comme conséquence de troubler profondément la tactique russe.

Mais il ne faut pas perdre de vue que cette résistance héroïque serait appelée demain à être brisée, parce que la Finlande est faible en population, par conséquent, faible en soldats, alors que la Russie présente une immense supériorité.

Vous savez, du reste, quelle est la tactique que les Russes ont toujours appliquée. C'est celle du général Souvarov, employée pendant les guerres de la révolution: on lance une première colonne, elle est détruite; on en lance une deuxième, elle sera peut-être décimée; mais la troisième finira par passer.

Aujourd'hui, la question se pose de savoir si la Finlande sera secourue dans des conditions telles qu'elle pourra arrêter non seulement la première colonne russe et la seconde, mais encore la troisième, qui menace justement de la détruire. (*Applaudissements.*)

En parlant ainsi, je ne fais qu'interpréter l'état d'esprit de l'opinion publique française. Il n'y a pas beaucoup de citoyens de ce pays qui ne soient inquiets lorsque, le matin, ils ouvrent leur journal pour y lire les renseignements qui parviennent de cette lutte en Finlande.

Nous savons, en effet, que les Russes, décidés à en finir à tout prix, font un effort extraordinaire pour briser la ligne de résistance de Mannerheim. Nous savons que sur cette ligne, constituée dans le même esprit et suivant la même technique que la ligne Maginot, ils lancent à l'assaut des vagues sans cesse répétées.

On a même eu la nouvelle, il y a deux jours — je ne sais si elle est confirmée — que sur un point de cette ligne, une incursion des forces russes se serait produite. Si la ligne elle-même n'a pas été ébranlée, il y aurait cependant quelque inquiétude pour l'avenir, si la Finlande ne recevait pas les secours qu'elle demande à ceux qui peuvent l'aider. (*Applaudissements.*)

C'est là une question extrêmement angoissante et, alors que nous savons que, là-bas, pour appuyer la tactique des Russes, pour les guider, se trouvent également des techniciens allemands, c'est-à-dire, sans aucun doute, des sous-officiers et des officiers allemands se chargeant de diriger leur offensive, je prétends que le moment est venu pour le Gouvernement français, comme pour le Gouvernement anglais, de donner à la Finlande un appui aussi solide et aussi étendu que possible et qu'il ne suffit pas de lui envoyer simplement des armes, des munitions et des avions, comme on l'a déclaré ce matin.

Le Gouvernement a eu, sans doute, dans le dernier conseil interallié, l'occasion de s'intéresser à ce problème avec le Gouvernement britannique.

Je crois qu'il y a lieu de poser et de résoudre le plus rapidement possible la question de savoir s'il n'est pas nécessaire d'envoyer également des hommes à la Finlande pour lui permettre de résister à une offensive de la Russie.

Dans un article paru il y a déjà quelques semaines, un critique militaire faisait ressortir que la Finlande pourrait être débordée, que son armée, dont l'effectif est limité, pourrait être brisée si l'on ne parvenait pas à constituer une réserve stratégique de deux ou trois divisions.

Je me demande s'il ne serait pas du devoir des gouvernements alliés d'accomplir l'effort nécessaire pour assurer le recrutement des deux ou trois divisions indispensables pour donner la victoire à la Finlande et, par conséquent, pour sauver, sur ce point où se livre la bataille, nos intérêts, notre idéal et l'avenir même de la guerre. (*Applaudissements.*)

Je sais que l'on me dira que nous risquons d'entrer en conflit avec la Russie et que, par conséquent, c'est un problème tout nouveau qui se pose. En politique, il faut savoir peser les inconvénients et choisir entre eux.

Je pourrais, si je me plaçais sur le terrain juridique, discuter la question en droit international et, puisque les Russes déclarent que ce n'est pas la guerre entre eux et la Finlande, dire que nous n'intervenons pas comme belligérants, que l'apport d'hommes, de munitions et d'armes que nous faisons en Finlande n'a pas pour conséquence de faire de nous des belligérants.

Mais je veux laisser cette question juridique de côté et me placer simplement sur le terrain politique.

L'intérêt qu'il y a à sauver la Finlande, dans la situation difficile où elle se trouve, c'est que, si nous réussissons à donner un espoir aux Etats scandinaves, qui sont actuellement neutres, mais qui redoutent beaucoup les menaces de l'Allemagne et de la Russie, nous leur donnons ainsi un encouragement à résister à toutes les attaques qui peuvent être dirigées contre leur indépendance ou contre leur liberté.

Si, par exemple, nous réussissons à soutenir la Finlande, en lui donnant la garantie de sa victoire, du même coup — et il me semble que les déclarations faites hier au Parlement suédois suffisent à le prouver — nous répondrons au mouvement d'opinion qui se développe actuellement en Suède et qui progresse dans le sens de la solidarité avec la Finlande pour résister aux menaces que l'Allemagne multiplie pour essayer d'impressionner ce pays, parce qu'elle craint qu'un jour ne vienne où elle ne pourra plus se procurer librement le minerai de fer de Suède dont elle a absolument besoin.

Ainsi, la défense des intérêts de la Finlande concorde avec la défense de nos propres intérêts et, par là, nous aboutissons à assurer, dans le Nord de l'Europe, la victoire de la cause à laquelle nous nous consacrons.

Et puis, il y a un autre élément auquel nous devons penser. Si la Russie était battue dans cette lutte qu'elle livre d'une façon aussi inique et aussi injuste — je dirai même aussi inhumaine — contre la Finlande, n' imaginez-vous pas qu'il pourrait en résulter de graves conséquences pour le régime qui règne en ce moment à Moscou ?

Rappelez-vous l'histoire: toutes les fois qu'en Russie les régimes du passé ont fait l'objet de révolutions ou sont tombés sous la pression de l'opinion publique, c'était parce que ce pays avait été entraîné dans une guerre désastreuse.

En 1905, première révolution russe. En 1917, à la suite de la défaite, la révolution a abouti à l'instauration du régime de Lénine et, aujourd'hui, de Staline.

Demain, si Staline ne réussit pas son opération de Finlande comme il a réussi son opération de Pologne, ne pourrions-nous pas voir en Russie un mouvement d'opinion tel que le régime de Staline serait renversé ? Alors, quelles en seraient les conséquences sur l'issue de la guerre ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous sentez bien, messieurs, que l'Allemagne, qui n'a pas réussi ce qu'on a appelé la « guerre-éclair », qui prépare une entente de plus en plus étroite avec la Russie parce qu'elle peut trouver dans ce pays les céréales, le pétrole et le manganèse qui lui manquent, a un intérêt très grand à maintenir la Russie dans la position où elle se trouve aujourd'hui et que, si la défaite de la Russie en Finlande aboutissait à un renversement du régime stalinien, ce serait la première victoire que nous remporterions sur l'Allemagne.

C'est pourquoi je souhaite que le Gouvernement donne à la Finlande tout l'appui dont elle peut avoir besoin pour défendre son territoire, parce qu'en même temps qu'il assurera sa victoire, il assurera celle de la cause franco-britannique. (*Applaudissements.*)

On objectera peut-être que l'Allemagne et la Russie répondraient par une offensive dans le sud-est de l'Europe, dans les Balkans.

Je ne crois guère à cette offensive. L'Allemagne n'a nullement intérêt à provoquer des opérations militaires dans cette région, où il lui suffit d'exercer une pression militaire et politique pour obtenir les matières premières, notamment le pétrole et les céréales qui lui sont indispensables.

Et puis, même si, pour riposter à une attaque sur le front finlandais, l'Allemagne et la Russie portaient la guerre dans les Balkans, je me demande s'il en résulterait un danger réel pour la cause que nous défendons.

Dans ces pays, le ravitaillement de l'Allemagne s'effectue librement. S'il est difficile de transporter le pétrole russe, à travers la Russie, vers l'Allemagne, il est aisé, au contraire, de l'envoyer par bateau du Caucase à Constantza.

Que, dans cette partie de l'Europe, éclate un conflit causé par l'Allemagne et la Russie, nous riposterons. Commandant les détroits, la France et la Grande-Bretagne feraient surveiller la mer Noire par leur flotte, et l'Allemagne serait bientôt privée des approvisionnements dont elle dispose à l'heure présente. Le blocus que les Alliés appliquent strictement à l'ouest de l'Europe s'étendrait au sud-est, où les situations politiques, les ententes économiques et le défaut de surveillance le rendent difficile.

De ce côté, nous pouvons donc avoir confiance dans l'avenir.

La réunion des représentants des Etats de l'Entente balkanique qui vient d'avoir lieu à Belgrade, n'a pas été close par une déclaration affirmant le désir de ces Etats de s'opposer à la Russie et à l'Allemagne. Elle s'est terminée simplement par un renouvellement de leur entente. Ils ont constaté qu'il n'y avait aucune difficulté entre eux et ils ont déclaré que, s'il en surgissait, elles se régèraient par la voie de la conciliation et de l'arbitrage suivant les formules déjà adoptées.

Mais, outre ce qui a été écrit, il y a eu les accords verbaux, qui ont été le résultat concret des conversations entre les représentants de ces Etats, qui sont singulièrement informés de la menace



soviétique et du danger de la pression économique de l'Allemagne dans les Balkans.

A cette réunion, la Turquie a défendu, à la fois, les intérêts franco-britanniques et les intérêts de la paix. Nous savons que ce pays, avec lequel nous sommes liés par le pacte tripartite, comprend la nécessité de maintenir l'équilibre dans cette région de l'Europe. Elle sait que si, demain, l'Allemagne réalisait ses plans d'expansion vers le Sud-Est et peut-être vers les pétroles de Mossoul, elle ne pèserait pas lourd dans la balance des puissances mondiales.

La Turquie tient à sauvegarder les principes de liberté pour lesquels nous luttons en ce moment.

J'ai trouvé, dans un journal, une phrase qui m'a beaucoup frappé et qu'on a recueillie de la bouche de quelques jeunes gens d'Istamboul. La voici :

« Notre fondateur Ataturk a voulu que nous rentrions dans la grande ligne classique et méditerranéenne des peuples qui ont conscience du moment et en entendent garder à l'individu les droits auxquels il peut prétendre et les concilier avec ceux de l'Etat. »

N'est-ce pas la formule sur laquelle nous sommes tous d'accord, formulé qui consiste à ne pas sacrifier les intérêts des citoyens à l'intérêt de l'Etat qui veut tout absorber, mais, au contraire, à assurer une sorte de conciliation entre la souveraineté de l'Etat et la liberté de l'individu ?

C'est avec de tels hommes que nous travaillons dans les Balkans et c'est grâce à cette entente avec la Turquie que nous pouvons réussir à maintenir le contact et que nous parviendrons, si les circonstances y conduisent, à obtenir la sauvegarde de nos intérêts et de nos droits.

En faisant cette politique qui consiste à ne pas refuser le combat dans le Nord de l'Europe, où la guerre est actuellement déchaînée, et aussi à ne pas négliger de préparer celui qui pourrait éclater dans les Balkans, au Sud de l'Europe, nous ne faisons que persévérer dans la voie où nous sommes engagés et qui consiste à défendre les intérêts de notre pays et ceux de la Grande-Bretagne pour lutter contre l'impérialisme hitlérien qui veut s'imposer à l'Europe.

On pourra m'objecter que des attaques peuvent se produire sur le front occidental et c'est bien la préoccupation qui nous obsédait tous hier pendant le débat sur la politique aéronautique.

Nous nous sommes demandé si nous serions capables de résister sur le front Ouest à une offensive contre notre ligne Maginot, qui menacerait nos nœuds de communication et qui serait désastreuse pour nos populations civiles si les raids d'avions se multipliaient.

Je crois que, sur le front occidental, nous pouvons avoir confiance. On risque toujours des bombardements par avions et je souhaite que les chiffres donnés hier soient exacts, que nous ayons, en effet, pour défendre notre pays, par l'accord de l'aviation française et de l'aviation britannique, un nombre d'avions de chasse et de bombardement suffisant pour assurer notre sécurité. Mais, sur le plan terrestre, nous pouvons être rassurés, en regardant un peu le passé.

On nous dit, les Allemands ont, sur leur ligne Siegfried, en face de notre ligne Ma-

ginot, environ 200 divisions, près de quatre millions d'hommes.

Je me rappelle, c'est un souvenir qui est resté profondément gravé dans ma mémoire, le discours prononcé par Clemenceau en mars 1918, lorsque le front anglais venait d'être enfoncé sur la Somme. A ce moment, nous avions sur notre front 200 divisions. Ludendorf, ramenant sur le front occidental les troupes allemandes devenues disponibles après le traité de Brest-Litovsk, disposait également de quatre millions d'hommes.

Que disait Clemenceau ? Il disait : La France ne doit pas considérer la partie comme perdue. Sans doute, il y a beaucoup de divisions allemandes qui arrivent sur le front à pleins trains et qui nous menacent. Les Allemands ont déjà risqué l'opération contre les Anglais, mais la France ne doit pas désespérer, parce que nous avons encore en ligne 120 divisions.

Il donnait à ce pays un espoir en annonçant que les troupes américaines arrivaient par paquebots et pourraient bientôt renforcer les troupes françaises.

Aujourd'hui, la situation n'est pas aussi tragique. Nous avons 200 divisions, 4 millions d'hommes, comme à cette époque et, pour protéger la ligne Maginot renforcée par les travaux complémentaires qui ont été effectués, nous n'avons pas, comme en 1918, une armée qui a été sérieusement frappée, décimée, nous avons une armée intacte qui sent que le pays la soutient, veut l'aider.

Je crois que notre situation doit être considérée avec confiance. Je demande seulement à M. le président du conseil de continuer à maintenir le moral de l'armée et celui de l'arrière. C'est indispensable.

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, et d'autres aussi ont eu l'occasion de le dire — c'est presque devenu un lieu commun — le moral joue un très grand rôle. Le moral de l'avant est exemplaire. Celui de l'arrière pourrait être en péril.

A l'arrière, il y a ce que j'appellerai l'offensive des défaitistes à casquette, de ceux qui prennent le mot d'ordre de Moscou. Il y a aussi l'offensive des défaitistes dorés, ceux qui prennent le mot d'ordre à Berlin.

Monsieur le ministre de l'intérieur, j'ai confiance en vous pour nous protéger contre ces vagues de défaitisme qui viennent de différents points de l'horizon. Nous avons là des ennemis contre lesquels nous devons lutter.

Je voudrais, et cela se rattache non plus à une question de politique intérieure, mais à la politique extérieure, que le Gouvernement insiste beaucoup pour rallier l'opinion française à l'idée que la guerre que nous livrons n'est pas autre chose qu'une bataille pour assurer la liberté des individus et l'indépendance des peuples.

Vous savez ce que font les Allemands dans les régions qu'ils ont réussi à soumettre à leur autorité : en Tchécoslovaquie, en Pologne.

Je me contenterai de citer quelques faits qui soulèvent la conscience universelle et qui montrent bien le caractère de la guerre actuelle.

En Tchécoslovaquie, ils ont procédé avec moins de brutalité qu'en Pologne ; mais en Pologne, à Gdynia par exemple, la population polonaise a été expulsée dans des conditions atroces. Au mois de novembre, il n'y avait plus que 5.000 Polonais, sur environ 130.000 qui habitaient cette ville. Tous ces malheureux étaient sans abri,

erraient dans le port en attendant de quitter la ville. De nouveaux contingents de l'armée occupent les maisons ainsi que les entreprises enlevées de force aux Polonais.

La terreur allemande dépasse tout ce qu'on peut imaginer. Les malades ne peuvent obtenir de médicaments ; ils sont voués à une mort certaine.

Lorsque je parlerai du transfert des populations, il me suffira de citer ce passage :

« La façon de procéder est la suivante : On donne dix minutes aux habitants pour quitter leur appartement. Ils sont conduits à la gare, enfermés dans des wagons de marchandises, amenés à une petite gare quelconque, en Pologne centrale, près de Lublin. Là, on ouvre le wagon et on abandonne ces malheureux à leur sort. Ceux qui ont des amis ou des parents dans les parages vont leur demander l'hospitalité. Ceux qui n'en connaissent pas vont mendier. Ces déportés ne se recrutent pas seulement parmi des gens autrefois riches, influents, mais aussi parmi des gens très pauvres. »

Vous savez, messieurs, quelle est aujourd'hui la politique d'Hitler. Elle consiste à grouper en Europe des éléments qui sont épars et à coloniser autour de l'Allemagne des territoires qui sont considérés comme espace vital.

Dans ces territoires, les populations sont traitées comme les serfs d'autrefois et réduites à un véritable régime d'esclavage.

Le Gouvernement devrait demander qu'une commission de neutres fût appelée à procéder à une enquête sur les actes abominables qui se produisent dans ces pays.

Si cette enquête avait lieu, le Gouvernement pourrait signaler au monde entier — et la conscience universelle ne manquerait pas de se soulever — quels crimes abominables sont commis par les conquérants hitlériens.

**M. Jean de Beaumont.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Maxence Bibié.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. de Beaumont, avec l'assentiment de l'orateur.

**M. Jean de Beaumont.** Messieurs, notre collègue M. Bibié, dans son intéressant exposé sur la question finlandaise, nous a parlé de l'impérialisme russe. Je m'excuse de l'interrompre — c'est peut-être un effet de la déformation professionnelle — mais il est un impérialisme dont on n'a pas parlé, celui qui atteint la plus grande France, l'impérialisme japonais.

**M. le président du conseil.** Attention !

**M. Jean de Beaumont.** Tous les journaux ont abordé cette question dans les jours qui viennent de s'écouler et l'intérêt de l'opinion publique est en éveil.

Aussi aimerais-je que, dans sa réponse, M. le président du conseil nous donnât quelques apaisements et nous renseignât sur la réalité d'un accord entre la France et l'Angleterre pour défendre en Extrême-Orient, non pas seulement des intérêts matériels, mais la vie même de ceux qui y résident et y luttent pour la France. (Très bien ! très bien !)

**M. Maxence Bibié.** La question de M. de Beaumont s'adresse à M. le président du conseil ; je n'y répondrai donc pas. Je n'ai pas traité ce problème parce que les soucis



ne nous sont pas ménagés dans la seule Europe et pour ne pas abuser de la bienveillance de la Chambre.

En terminant, monsieur le président du conseil, je vous déclare que j'ai confiance dans votre politique extérieure que je vous demande de pratiquer avec toujours plus de fermeté et d'énergie. Faites-le en songeant à nos soldats qui, en ce moment, montent une garde vigilante à nos frontières et se montrent dignes de leurs aînés. Vous avez le devoir de porter au maximum notre nuisance militaire, afin de rendre leur tâche moins lourde et leur héroïsme plus efficace.

Je pense aussi à notre pays qui, sans forfanterie comme sans faiblesse, a témoigné de tant d'esprit d'abnégation dans les épreuves de la guerre, et dont nous avons le devoir de sauvegarder les destinées, en lui préparant un avenir de bien-être dans la liberté, le travail et la paix. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président du conseil. (*Applaudissements.*)

**M. le président du conseil.** Je remercie tout d'abord la Chambre de la haute tenue de ce débat, où je trouve une raison supplémentaire de regretter qu'il n'ait pas été public.

En effet, si l'on fait abstraction de quelques chiffres qu'il n'eût peut-être pas été souhaitable de prodiguer en séance publique, je crois que la France et plus encore, peut-être — car la France ne doute pas de la volonté du Parlement qui la représente — les amis de la France à l'étranger, quelquefois désorientés par certaines campagnes intérieures, plus encore, enfin, les ennemis de la France auraient compris que notre patrie a pris sa résolution et qu'elle conduira la lutte jusqu'à son terme, qui est la résurrection de la liberté et de la dignité humaine. (*Applaudissements.*)

Aussi bien, déjà M. le président, en quelques mots véridiques et partis du cœur, a-t-il dit, pour la France et pour le monde, ce que furent les premières séances de ce comité secret.

Je déclare que je suis d'accord sur beaucoup des critiques qui ont été formulées.

La guerre nous a surpris, au point de vue moral, dans un certain désarroi, dans une certaine lutte des partis politiques, lutte qui, d'ailleurs, est la condition des régimes de liberté, mais qui a pu donner hors de nos frontières l'illusion que, peut-être, à l'heure du péril, nous ne serions pas capables de nous rassembler.

La guerre nous a surpris en pleine exécution d'un programme d'armement construit, si j'ose dire, il y a à peine trois ans et demi et qui devait s'achever au bout de quatre ans. Elle nous a surpris avant la fin de la quatrième année...

**M. le marquis de la Ferronnays.** Au bout de trois ans et demi.

**M. le président du conseil.** Faites-moi grâce de ces interruptions.

La guerre nous a surpris, comme je vais l'expliquer, en pleine exécution d'un programme qui a été arrêté en 1936, dont on a commencé l'exécution, comme il est naturel, au début de 1937 et qui aurait dû être réalisé, si je tiens compte de l'avance de six mois, vers la fin de 1940.

Notre devoir, vous l'avez tous dit avec raison, est de profiter de ces quelques

mois d'accalmie, pour faire en sorte qu'il soit achevé avant la date fixée. (*Très bien! très bien!*)

La guerre nous a surpris dans une période de certain désarroi diplomatique où, suivant la générosité de leur pensée, les Français s'imaginaient qu'à travers le monde, il y aurait un très grand nombre de peuples — et de grands peuples — sensibles à ces idées de démocratie, de liberté, de dignité humaine dont la France est le soldat.

Hélas! jusqu'ici la plupart d'entre eux sont restés sourds à l'appel des événements, si même ils n'ont pas pris le parti opposé à celui que beaucoup d'entre nous avaient imaginé.

Voilà la situation telle qu'elle se présentait lorsque nous sommes entrés en guerre.

Mais, comme on l'a dit, vous avez le droit et le devoir de demander au Gouvernement comment il entend conduire cette guerre qui met en jeu l'existence de la patrie, comment il la conduit sur le plan diplomatique, comment il la conduit sur le plan militaire, par quel effort il fera face à la gravité du péril.

Je voudrais le dire en étayant surtout mes allégations de faits et de chiffres.

Je répondrai très brièvement aux questions d'ordre diplomatique.

L'effort de la France est d'essayer de réduire le nombre de ses ennemis, ou de faire en sorte que ce nombre ne soit pas démesuré.

L'effort diplomatique de la France et de ses amis a consisté à mettre tout en œuvre pour que des pays voisins, dont le régime est différent du nôtre, ne soient pas tentés de profiter de la guerre pour se jeter sur nous.

On peut discuter.

Nous avons conclu avec l'Espagne un accord commercial qui a imposé à la France des sacrifices. Ces sacrifices, j'ai dit qu'il fallait les consentir.

Dans cette péninsule, qui demeure d'ailleurs très tourmentée, où s'affrontent encore, dans la paix précaire retrouvée, toutes les idées qui ont mis aux prises des fractions de ce peuple contre d'autres fractions, j'ai dit, étant donné que les événements sont ce qu'ils sont et que nous n'avons pas le pouvoir de les transformer, qu'il fallait que la France apparût comme le pays raisonnable, sage, généreux, et qu'à défaut d'intrigues diplomatiques ou d'intrigues de partis, elle s'adressât au peuple et lui dit:

«Quelle que soit ma propre détresse, bien que je sois engagée dans un conflit qui met ma vie nationale en péril, je viens quand même à ton secours, sans marchandier, car j'ai confiance en toi et je désire ton amitié.» (*Applaudissements.*)

Nous avons poursuivi cette politique envers d'autres pays.

Je crois n'avoir rien négligé pour faire en sorte que chez un peuple voisin, dont nous ne sommes séparés que par une chaîne de montagnes, d'ailleurs franchissable au moins pendant plusieurs mois de l'année, qui n'est une frontière réelle que lorsqu'elle est enneigée, j'ai fait effort, dis-je, pour que, dédaignant toute les idéologies quand l'existence de la patrie est en jeu, nous puissions renouer des rapports de sympathie et de cordialité, des rapports économiques et, excusez ce mot, des rapports d'affaires.

Que sera l'avenir? Je l'ignore.

En tout cas, la France, vis-à-vis de ce pays comme vis-à-vis des autres, quels

que soient les événements qui puissent se produire, sera irréprochable et, sans avoir recours à des commis-voyageurs de la politique internationale plus ou moins accrédités ou plus ou moins discrédités, c'est le Gouvernement de la France, parlant au nom du peuple de France, qui a dit là aussi: «Je ne désire que votre amitié.»

Plus au Nord, avec d'autres pays, nous avons contracté librement des obligations.

Ce matin, on a, avec raison, acclamé la Finlande et on l'a acclamée d'autant plus justement que nous ne sommes pas montés sur les tribunes ou dans les chaires pour proclamer notre amour. Nous avons envoyé les avions, les canons, les munitions à la première heure. Dès le 1<sup>er</sup> janvier, le premier bateau français débarquait à Malmö les avions qui ont permis aux Finlandais, j'en ai la certitude matérielle, de continuer la lutte. Et il n'y a pas pour moi de texte plus émouvant que le message que j'ai reçu, vers le 1<sup>er</sup> janvier, du ministre des affaires étrangères de Finlande, me disant: «Je vous remercie, je remercie la France, par votre intermédiaire, d'avoir compris que j'avais besoin, non pas de paroles, mais de secours. Je la remercie, lorsqu'elle est engagée dans une lutte aussi affreuse, d'avoir pensé à mon pays, victime d'hommes qui sont des parjures, comme les parjures dans les mains desquels ils ont mis leurs mains sanglantes.» (*Applaudissements unanimes.*)

Cela, nous le continuons.

Il y a des lacunes dans nos armements. Je vais m'en expliquer. Nous n'avons pas pu faire en trois ans et demi ce qui n'a pas été fait en huit ou dix ans. Cependant, j'ai prélevé sur ces armements des armes pour la Finlande.

On a signalé, avec raison, un certain déficit en canons antichars. J'ai envoyé des canons antichars à la Finlande (*Très bien! très bien!*), parce que c'était le moyen d'arrêter les Janks russes, et c'est ainsi qu'ils ont été arrêtés. (*Applaudissements unanimes.*)

Nous allons continuer, n'est-ce pas, cette œuvre?

**M. Pierre-Etienne Flandin.** Enverrez-vous des hommes? (*Mouvements divers.*)

**M. le président du conseil.** Monsieur Flandin, je vais vous répondre. Vous m'interrompez au moment où j'abordais cette question.

Depuis plus d'un mois, depuis le 19 décembre, j'ai dit que le matériel ne suffirait pas, j'ai dit qu'il fallait qu'il y eût auprès de ces 14 divisions finlandaises qui luttent sans trêve, sans répit, sans sommeil, sans un repos d'une heure contre 40 divisions, des hommes pour la relève.

J'ai entendu formuler des objections. Elles sont de poids. Elles sont de taille. Mais, puisque je parle en comité secret, je dirai que mon avis a prévalu, et que, à encore, à la question: «Préférez-vous que tout ce qui est disponible vienne chez vous, aux côtés de vos soldats, pour combattre l'ennemi commun, ou préférez-vous qu'une partie importante soit prélevée pour d'autres territoires?», j'ai répondu: «Qu'ils soient prélevés pour d'autres territoires.»

Et j'ai ajouté: «Je me joindrai à vous pour mener en commun la même bataille.»

Ce n'est pas une expédition facile. Elle n'est pas sans péril. Nous sommes réso-



lus à la tenter. Adviennent que pourrai. Et comme disait un ancien: « Que Dieu nous juge! » (*Applaudissements.*)

Pour moi, je ne peux pas comprendre que, quand un peuple de quelques millions d'hommes et de femmes, qui pouvait acheter la paix en laissant ses adversaires séculaires s'installer dans ses îles, en laissant occuper sa ligne fortifiée, qui en laissant vivre heureux, suivant sa coutume, en chantant ses chansons légendaires, résiste, se lève et dit: « Plutôt la mort que d'accepter cela », je ne peux pas comprendre, dis-je, que le monde soit indifférent. (*MM. les députés se lèvent et applaudissent.*)

Alors, c'est une responsabilité lourde que nous prenons, n'est-il pas vrai? Il ne faut pas céder à des mouvements d'enthousiasme. Il faut réfléchir. Ces divisions, ces armes, je ne les aurai pas ici.

Eh bien! adviennent que pourra. Quand on se bat pour l'honneur, quand on se bat vraiment pour sauver un petit peuple de ce destin atroce, alors, messieurs, c'est que le monde est dominé par des forces aveugles et brutales et que nous n'avons tous qu'à disparaître s'il ne résulte pas de ce concours de volontés ardentes des moyens de salut pour ceux qui ont préféré la mort à la servitude. (*Applaudissements unanimes.*)

Ai-je eu tort ou raison de vous dire cela? Ai-je excédé mon droit? Avant enfin abouti, il y a quelques jours, n'ai-je pas commis une erreur? L'avenir le dira.

Mais je vous en supplie, sur ce point, si vous songez à ce que tout cela représente, je vous en supplie, que tout ceci reste entre nous! (*Vifs applaudissements unanimes et répétés.*)

**M. Léon Blum.** En tout cas, votre responsabilité est dès à présent partagée. (*Applaudissements.*)

**M. le marquis de La Ferronnays.** Elle est partagée sans aucune réserve.

**M. le président du conseil.** Et puis, messieurs, il y a d'autres territoires, car, c'est vrai, nous sommes face à face, les Allemands et nous.

Lorsque la Belgique s'est crue menacée, à deux reprises, à un mois d'intervalle, lorsqu'ayant examiné pour ma part des documents, j'ai cru qu'en effet elle était menacée, j'ai donné l'ordre de diriger l'armée française au secours de la Belgique. Mais j'ai ajouté: Prenez garde! Ce sont des mouvements que l'on ne recommande pas comme aux grandes manœuvres. Il y va de la chair et du sang de nos soldats. Nous sommes prêts à répondre à votre appel. S'il n'est pas suivi aujourd'hui, comme nous le pensons, de certaines formules qui, suivant notre parole, déclenchent automatiquement non seulement des mouvements de troupes, mais l'action militaire elle-même, je ne recommencerai pas à chaque alerte; je n'exposerai pas des centaines de milliers d'hommes à s'acheminer vers la frontière de ce peuple ami pour les reconduire dans leurs cantonnements vingt-quatre heures ou quarante-huit heures plus tard avec tout les périls que cela comporte ou peut comporter. (*Applaudissements.*)

Et, d'une façon claire et nette, qui, je crois, a été comprise, j'ai rappelé la fable du plus national de nos poètes la fable de Guillot qui criait: « Au loup! ». Il ne faut pas qu'on crie « Au loup! » trop souvent. Sinon, certes, si l'appel vient trop tard, si l'invasion s'est déclenchée, si on attend

qu'elle soit constatée par des huissiers du Palais, eh bien, soucieux de l'armée française et de la protection de la région industrielle du Nord, nous prendrons nos sécurités. (*Très bien! très bien!*)

Mais il y a d'autres pays aussi qui nous intéressent. Il y a cette extraordinaire Turquie, si chevaleresque, si moderne, et si attachée aussi à ses traditions, à ses règles, à ses idées; une Turquie dirigée par des hommes qui sont vraiment une élite; et c'est une chose prodigieuse que de voir comment a surgi, auprès de Mustapha-Kemal ou Atatürk, cette équipe d'hommes qui lui ont succédé et puis, loin de faire comme les lieutenants d'Alexandre, ont mis en commun toutes les forces de leur pensée et de leur cœur pour préserver leur patrie et la rendre encore plus noble et plus grande.

Nous avons contracté avec eux un accord qui, à l'origine, était destiné à protéger la paix — on sait un peu ce que cela veut dire depuis M. Staline — à éviter des agressions dans une certaine partie de la Méditerranée. Puis lentement, patiemment, et, comme le disait M. Déat dans son discours étincelant, avec plasticité, nous avons ajusté ces préoccupations avec d'autres.

Nous avons obtenu d'eux, non seulement dans ce cas de la Méditerranée, cas essentiellement maritime il faut le reconnaître, mais dans le cas d'une descente du germanisme sur la péninsule balkanique, que la Turquie serait à nos côtés et lutterait à nos côtés.

Mais, attention! Les Turcs nous ont toujours dit: « Nous sommes des hommes fidèles. Nous avons bonne mémoire et nous n'oublions pas de longtemps que, lorsque nous avons reconstitué notre pays contre les intrigues du grand capitalisme international et d'un certain cosmopolitisme, nous avons été aidés par les Soviets. Nous leur en sommes reconnaissants et nous ne voulons pas que vous preniez des initiatives contre ce pays des Soviets. Ce sera différent, s'il en prend contre vous ».

Je n'ai donc pas, selon moi, à rompre les relations diplomatiques avec les Soviets, pour le moment.

Que je fasse interroger avec politesse les Français qui se présentent à l'ambassade de la rue de Grenelle et que, par hasard, j'en invite quelques-uns à partager les repas de M. Langeron (*Sourires*), que je fasse regarder si, d'aventure, à la représentation commerciale des Soviets, on ne trouverait pas quelques « bleus » venant des usines Renault, avec quelques renseignements curieux décelant au moins l'ampleur d'esprit et la curiosité intellectuelle de ce Gouvernement, je crois que je ne fais ainsi rien de mal, malgré les protestations que j'enregistre au téléphone. (*Très bien! très bien!*) Mais je ne prendrai pas, pour le moment, d'initiative de rupture. On peut être d'un autre avis. Comme je le disais ce matin, quel beau tableau digne de tenter les peintres de l'histoire que cette rupture solennelle, avec l'ambassadeur des Soviets auquel on remet ses passeports, le tout agrémenté, bien entendu, de quelques discours pour l'histoire et les anthologies!

Excusez-moi, je l'ai dit dans une interruption, je ne crois pas que c'est ainsi que l'on conduit une grande guerre; on la conduit avec plus de patience, au risque de paraître un peu nonchalant. Mais je n'irai pas perdre l'amitié turque et je n'irai pas surtout placer la Turquie dans une situation de politique intérieure difficile. (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche et au centre.*)

Sur ce point, on peut être d'un autre avis. Je sais bien qu'on peut changer d'idée.

Tout mon effort, depuis trois mois que j'ai réalisé un trust, à dire vrai, celui du ministère de la défense nationale et du ministère des affaires étrangères, depuis que je me suis rangé à l'école du grand capitalisme américain (*Sourires*), tout mon effort, dis-je, a consisté à prendre ce pays essentiellement orienté, d'une part, vers l'Asie centrale, d'autre part, vers le cadre limité de la Méditerranée orientale et — je parle en comité secret — à l'engager de plus en plus dans le continent européen, à lui faire perdre un peu de vue certaine hostilité contre l'un de ses pays voisins à l'Ouest, pour l'orienter vers la péninsule balkanique dont il avait, au début, quelque appréhension. Il y est maintenant, il y a pris position à la récente conférence, et je voudrais essayer de le conduire encore plus loin. J'espère que les événements me le permettront.

Ce pays a, d'ailleurs, en certaine circonstance, fait une réponse admirable. Dans une réunion de l'Entente balkanique, qui s'est tenue à Belgrade, M. Saradjoglou a dit, au cours d'un dîner: « Je suis content. Notre président de la République, Ismet, est content. Il y a, bien entendu, toujours des ombres à notre satisfaction. Mais enfin, nous éprouvons une satisfaction réelle, parce que, figurez-vous que nous avons reçu de France quelques centaines de canons antichars, que nous avons reçu de France un certain nombre de canons et d'avions. »

Ce fut autour de lui un émerveillement, comme s'il était échappé des pages de ce roman de Voltaire, où il est dit qu'il suffisait d'un seul mouton amené d'Orient en Europe pour assurer la fortune de plusieurs générations.

On le regardait avec des sentiments d'envie et il a répondu — c'est une phrase qui juge bien ce pays: « J'ai eu des armes parce que j'ai fait une politique nette et parce que la France sait ce que je veux. C'est parce que j'ai une attitude loyale, claire et nette. »

Je ne commenterai pas cette phrase, mais ce que j'ai le droit de dire, c'est que, dans le conflit engagé, la France a le droit de demander à tous une attitude nette. (*Applaudissements.*)

Il ne suffit pas qu'on lui prodigue des discours sur certaines solidarités, certaines affinités de rang, de sang, de race ou de langue. Il ne suffit pas de faire adresser au chef de son Gouvernement des messages verbaux, tous plus émouvants les uns que les autres. Il faut savoir si on s'engage comme la Turquie est engagée, comme d'autres pays sont engagés.

Voilà comment je conduis la politique.

Elle méritera, je pense, la commisération des hommes subtils et distingués, mais c'est ainsi que je la conduis et je crois que, la conduisant ainsi, si je pouvais l'exposer, comme on dit, sur la place publique sans craindre de froisser personne et surtout d'alarmer personne, je recueillerais l'adhésion unanime du peuple français.

Enfin, pour répondre à cette partie des interpellations, que dirons-nous de l'amitié qui nous unit avec le peuple britannique?

Beaucoup d'entre vous, récemment, ont passé le détroit, ont été reçus par les hommes d'Etat britanniques et par les membres de la Chambre des communes. Nous



avons reçu beaucoup d'entre eux. Et vraiment, dans ces conseils suprêmes qui se succèdent et où, au début, nous n'étions pas toujours d'accord sur les moyens tout en l'étant sur le but, nous sommes arrivés maintenant à une telle communauté de pensée, de sentiment et d'action, qu'il n'y a plus, dans cette guerre, la France et l'Angleterre: il y a la cause commune de la France et de l'Angleterre. (*Applaudissements.*)

Cela se traduit par plusieurs formules, les unes sont spirituelles, les autres, non. Mais lorsque M. Chamberlain dit — excusez-moi, messieurs: « Voilà que nous en sommes à un point où nous pensons de la même manière et où nous formons pour ainsi dire un même gouvernement. Il est peut-être plus facile de s'entendre entre nos deux gouvernements que moi avec la Chambre des communes et vous avec la Chambre des députés. », il formule certainement avec humour une idée qui ne correspond pas exactement à la stricte réalité, mais il exprime cette vérité, que nous sommes parvenus à une véritable communauté de pensée.

Je vous parlerai tout à l'heure des problèmes militaires, techniques, pour vous montrer jusqu'où cet accord s'étend.

Nous sommes donc arrivés, les uns et les autres, à une véritable communauté de pensée, et lorsque je parle pour conclure les conseils suprêmes, je suis accueilli par cette expression favorite qui retentit à la Chambre des communes: *Hear! hear!*, que vous connaissez bien, que vous avez entendue. Et nous, de notre côté, comme le rappelle M. Chamberlain, nous répondons unanimement: « Nous sommes d'accord ! »

C'est une grande chose pour la guerre, quoi qu'en dise l'Allemagne. C'est une grande chose aussi pour la paix, car il faut songer à elle et nous sommes tous d'accord sur ce point. En effet, les accords économiques dont j'ai pris moi-même l'initiative, que j'ai conclus avec M. Chamberlain, dessinent déjà une organisation à la fois économique et fédérative de l'Europe, en tout cas, des deux plus grandes puissances occidentales de l'Europe et de leurs empires.

Il ne faudrait pas grand'chose pour que d'autres pays viennent, à leur tour, prendre rang dans cette organisation, animés par un grand esprit de solidarité humaine.

On arriverait ainsi à cette organisation de l'Europe que, il y a vingt ans, tant d'hommes de bonne foi ont recherchée sans pouvoir s'évader de formules périmées, qui ont une responsabilité certaine dans le retour du conflit. (*Très bien! très bien!*)

Voilà la conduite de la guerre au point de vue diplomatique, voilà l'action diplomatique du Gouvernement.

Je voudrais maintenant, si je ne lasse pas votre patience (*Parlez! parlez!*), entrer dans le détail des faits et répondre à des critiques dont certaines sont légitimes, et j'en ai fait mon profit, ainsi qu'à certaines préoccupations que la Chambre devait nécessairement exprimer par la voix de plusieurs de ses membres.

Tout à l'heure, je disais — et j'ai été interrompu — que nous avons établi un plan d'armement, j'entends un plan de rénovation de l'armée française, dont l'exécution a été décidée le 5 septembre 1936 et a été commencée à la fin de 1936 ou plutôt au commencement de 1937.

Cela signifie-t-il que je songe à critiquer l'action des hommes qui m'ont précédé? Pouvez-vous croire que je ne rende pas hommage à tous ces hommes qui, au lendemain de la précédente guerre, ont fait un effort considérable pour mettre la France à l'abri de l'invasion, à Painlevé, qui a conçu un programme de fortifications, à Maginot, qui, avec sa ténacité légendaire, contre vents et marées, malgré les crises financières, malgré les crises économiques, à force d'obstination et de courage, est arrivé à construire ce qui n'était d'abord qu'une ligne, ce qui est maintenant tout un réseau de fortifications?

J'entendais, ce matin, certains orateurs assimiler Hitler à une sorte de divinité qui, absorbée dans la contemplation du système planétaire, n'avait pas encore jeté les yeux sur la planète terre et particulièrement sur les frontières du Nord-Est de la France.

Je me permettais alors de supposer — peut-être avais-je tort — qu'il y aurait jeté les yeux plus tôt s'il n'avait pas senti qu'il y avait là une barrière telle qu'il ne pouvait pas la forcer, ni la détruire, qu'il pourrait peut-être y faire une poche, comme cela s'est vu dans toutes les guerres, mais sans aller plus loin, car, nous avons construit derrière d'autres positions, et non sans infliger à son peuple des centaines de milliers de morts et de blessés, alors que toute sa prédication et toute sa fortune ont consisté à dire: « Je donnerai à l'Allemagne la maîtrise de l'Europe, mais il n'y aura pas de morts dans le pays allemand. »

Croyez-vous que si cette ligne et son réseau n'existaient pas, vous auriez bénéficié de ces cinq mois pendant lesquels nous nous sommes efforcés de redoubler de travail?

Comment pourriez-vous le croire?

Croyez-vous aussi que, si cette ligne n'existait pas et si, dans ses fortifications, il n'y avait pas, ce qui vaut encore plus que le béton, des cœurs résolus et des volontés tenaces appuyées sur un matériel moderne, l'Angleterre aurait pu faire impunément le grand effort d'aviation qu'elle a accompli?

Cet effort atteint aujourd'hui des proportions telles qu'à moins qu'on ne m'ait menti, à moins qu'on n'ait menti dans les deux pays, si vous additionnez l'effort de l'Angleterre et celui de la France, et, si vous acceptez comme exact le chiffre de la production allemande que M. Rives indiquait dans son remarquable discours, vous constatez que nous sommes à la veille de surpasser l'effort de création et de construction de l'aviation allemande.

L'Angleterre aurait-elle fait cet effort? Aurait-elle multiplié ses usines?

Elle a jeté les milliards à travers son territoire, sans se préoccuper des bénéfices de guerre, en se préoccupant uniquement du rendement. Croyez-vous qu'elle aurait pu le faire impunément, s'il n'y avait pas eu une armée française derrière ses créneaux, dans sa ligne Maginot, garantissant la Belgique contre l'invasion, garantissant le territoire britannique contre l'invasion?

Croyez-vous que, si cela n'avait pas existé, l'Angleterre aurait pu poursuivre cet effort d'aviation?

**M. Xavier Vallat.** Non, et c'est pour cela que nous avons voté la construction de la ligne Maginot.

**M. le président du conseil.** Je crois qu'aucun homme de bon sens ne peut me contredire.

Mais, dans cet armement, on a signalé des lacunes. On en a signalé à la commission de l'armée, dont, quoi qu'on dise, je lis les rapports avec soin. Je n'y réponds peut-être pas toujours d'une façon très complète et je m'en excuse; mais j'irai m'en expliquer avec elle.

A la commission de l'armée, donc, et dans d'autres commissions, où nous avons eu un très long débat sur l'aviation, on a signalé des lacunes dans ce travail, dans cette organisation de l'armement.

J'en suis d'accord et je pense que, lorsque vous faites des critiques et signalez des lacunes, c'est dans l'idée de nous faire redoubler d'énergie, afin que l'on travaille pour combler ces lacunes avec la plus grande rapidité.

Mais enfin, ainsi que je le disais dans une interruption, une industrie de guerre, pas plus qu'une autre, ne s'improvise.

Le potentiel de guerre d'un pays n'est que la traduction, dans la bataille entre les hommes, de ce qui existe déjà pour la bataille en vue de la conquête des marchés.

J'ai eu le regret de le dire et je le maintiens, l'industrie française, non seulement ne s'était pas renouvelée, mais avait perdu une partie de ses anciennes qualités. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Il a fallu très souvent improviser.

Je voudrais vous donner un aperçu, par quelques chiffres, des efforts accomplis.

Prenons le cas des mortiers Brandt de 60 millimètres pour le combat d'infanterie, dont on parlait ce matin. Au 1<sup>er</sup> janvier 1936, il y en avait 300. Le 1<sup>er</sup> septembre dernier, il y en avait 4.170.

A la même date du 1<sup>er</sup> janvier 1936, il y avait 150 mortiers Brandt de 81; il y en a maintenant 3.200.

Passons aux canons antichars, dont nous voudrions posséder des dizaines de milliers. Au premier janvier 1936, il y en avait 1.280; quand la guerre a éclaté, il y en avait 3.465.

Je tiens, bien entendu, les chiffres à la disposition des contrôleurs des commissions, qui pourront aller, sur place et sur pièce, comme l'a fait M. Albertin, se rendre compte des existants.

Je puis vous parler aussi des chenillettes blindées, qui jouent un très grand rôle, qui permettent d'assurer le ravitaillement en munitions sur le champ de bataille, et c'est un événement d'une grande importance, car, dans l'ancienne guerre, combien de fois il a fallu s'arrêter ou reculer parce que les munitions traînées par des voitures à chevaux n'arrivaient pas, les chevaux ayant été tués? Il y avait 700 chenillettes à la déclaration de guerre, il y en a maintenant 2.700.

Passons aux engins blindés. Personne ne discute le canon antichars, car nous avons percé des chars allemands et les Finlandais percent des chars russes, alors qu'il n'y a pas d'exemple d'un char français qui ait été percé par le canon antichars allemand. (*Applaudissements.*)

Au 1<sup>er</sup> janvier 1936, le nombre des chars légers était égal à zéro. Quatre-vingts à quatre-vingt-dix carcasses attendaient encore leurs tourelles. Au moment de la déclaration de guerre, pour cette catégorie de chars sans parler des Somua, sans parler des D-2, sans parler des chars puissants, ni des mitrailleurs blindés, nous étions passés de zéro à 1.800.

Je pourrais multiplier les chiffres. A quoi bon? Ils sont à la disposition des commissions de la Chambre.

Nous avons rencontré des difficultés. Il ne suffit pas de faire des fortifications —



et heureusement, on les a faites — il faut les armer. Ce qui vous impressionne, quand vous visitez la ligne Maginot, c'est de voir cette carapace énorme de béton avec à peine quelques armes automatiques; mais ce sont quelques armes automatiques d'une valeur particulière. Ce sont des jumelages de 25 et de 45; ce sont des 47, et j'ai le droit de dire qu'au moment de la déclaration de guerre, la fabrication des 37 de casemate et des 47 de casemate était entièrement terminée.

Mais vous me direz qu'il y a deux lacunes dans notre organisation; et si, par hasard, par courtoisie ou amabilité, vous ne le disiez pas, je le dirais moi-même.

Il y a deux lacunes: nous n'avons pas encore assez de canons antichars, M. Albertin l'a signalé, comme je l'avais d'ailleurs moi-même signalé franchement, devant la sous-commission de la défense nationale de la commission des finances; et il y a une lacune certaine en ce qui concerne la D. C. A.

Parlons de l'une et de l'autre.

D'abord des canons antichars.

Je vous ai indiqué les prévisions de l'état-major. Elles sont toujours assez larges. Il agit comme quelqu'un qui est invité à dîner et qui a bon appétit. (*Sourires.*) Il n'est pas, comme la maîtresse de maison, obligé de calculer. On peut donc discuter la question de savoir s'il faut réellement 12.000 ou 14.000 de ces canons.

Nous sommes en pleine période de fabrication et de sortie; mais il est exact que cette fabrication était loin d'être terminée quand la guerre a éclaté.

Cependant, je viens de vous dire que j'en ai envoyé en Finlande, en Turquie et que j'en ai même donné aux troupes anglaises qui sont à la frontière de Belgique. Pourquoi? Ce n'est pas seulement parce qu'il faut risquer; c'est aussi parce que nous avons d'autres canons antichars.

Il y a le canon antichar de 47, qui commence à sortir avec abondance et qui est très bon. Il y a aussi le vieux canon de 37, cet instrument admirable de mécanique. J'ai été officier de canons antichars. J'avais à ma disposition deux canons de 37. Ils étaient très impressionnants pour la compagnie d'infanterie à laquelle j'étais détaché. Nous en avons davantage, naturellement.

Et puis, ne croyez pas que seul « le gentleman d'en face » invente! En France, il y a des savants; on y fait des recherches.

Nous avons transformé l'obus classique de 37 en un nouvel obus qui accroît singulièrement et sa portée et son efficacité. Il faut fabriquer ces obus spéciaux de 37 avec la plus grande rapidité.

La D. C. A. ? On peut incriminer l'état-major. On l'a toujours fait. On a un peu raison: c'est un stimulant. (*Sourires.*)

On dit que l'état-major s'est trompé, parce qu'il a sous-estimé le rôle de l'aviation. Je ne crois pas qu'il ait sous-estimé le rôle de l'aviation. La vérité, c'est que, pendant des années, l'armée de l'air comme l'armée de terre ont eu pour doctrine constante qu'on ne se défendait contre l'avion que par l'avion.

La guerre d'Espagne a modifié ce jugement. Elle a révélé la puissance de l'artillerie de petit calibre et de plus grand calibre de la D. C. A. Devant ces enseignements, protestant contre les jugements de l'état-major, j'ai donné l'ordre de consacrer des centaines de millions à la construction de matériel de D. C. A.

Et, quoi qu'on en dise, nous avons un matériel qui commence à prendre de l'importance, qui est même important, de petit calibre pour tirer à basse et moyenne altitude.

Nous avons modernisé, dans d'assez fortes proportions, le canon de 75, qui, grâce aux inventions de M. Steck, auxquelles M. Dautry a réservé un sort particulièrement favorable, a été transformé de manière très heureuse.

Nous avons construit des canons de D. C. A. entièrement modernes. Nous avons fabriqué, avec beaucoup de retard, le canon de 90 terrestre, au lieu d'adopter le canon de 90 de la marine. Celui-ci était un très bon canon, mais, malheureusement, il était usé au bout de 500 coups. Il répondait bien aux besoins du tir sur mer, mais il présentait quelques inconvénients pour le tir sur terre à haute altitude.

Nous avons, bien entendu, pris tous les canons de 90 de la marine disponibles et nous avons obtenu de nos amis anglais un certain nombre de batteries de 94, que nous avons mêlées à notre artillerie de D. C. A.

Enfin, nous sortons des canons de 90 terrestres. La première batterie constituée avec ces canons, qui sont supérieurs aux canons de 90 de la marine — je m'en excuse auprès de M. Moch — est maintenant commandée par notre collègue et ami M. Quenette, qui en a pris livraison, l'a installée et en est fort satisfait.

**M. Jean-Pierre Plichon.** Si vous en avez une pour moi, vous pouvez me l'envoyer. (*Sourires.*)

**M. le président du conseil.** Il y a évidemment un certain retard, que je ne conteste nullement, et je vous en ai exposé les raisons. Mais je pense ne pas être démenti par les aviateurs et je dis que la formule primitive: « On ne lutte contre l'avion que par l'avion » tend à redevenir de plus en plus une vérité.

Ce canon de 90 est excellent jusqu'à 8.000 mètres; le canon terrestre est excellent jusqu'à une altitude un peu supérieure. Mais voilà des combats qui se livrent à 12.000 mètres et ils se livreront de plus en plus, de façon normale, à 10.000 mètres. Eh! bien, à 10.000 mètres, il n'y a qu'à lâcher des bombes sur la cible que constitue une grande ville pour être certain qu'elles obtiendront un résultat de destruction.

**M. Léon Blum.** On fera un autre canon.

**M. le président du conseil.** Nous faisons un autre canon.

**M. Léon Blum.** Monsieur le président du conseil, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. le président du conseil.** Certainement.

**M. Léon Blum.** Du fait qu'en ce moment le plafond des avions de bombardement s'élève sans cesse et dépasse la portée des pièces de D. C. A. existantes, il ne faudrait pas conclure que le rôle de la D. C. A. est terminé.

**M. le président du conseil.** Certainement.

**M. Léon Blum.** Ce serait une grande imprudence.

Infailiblement, nous assisterons entre l'avion et l'artillerie contre avions à la lutte classique du canon et de la cuirasse. L'avion s'élèvera sans cesse davantage et

l'artillerie contre avions aura une portée de plus en plus grande. Il faut s'attendre à ce que ces progrès soient réalisés ailleurs et la question garde exactement la même importance pour nous. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le président du conseil.** C'est ce que je voulais dire et je suis d'accord, je le pense, avec vous tous.

Ce n'est pas parce que l'avion livre maintenant des combats à 12.000 mètres et ira sans doute plus haut avant peu qu'il faut renoncer à la protection de la terre.

Vous aurez d'ailleurs toujours besoin d'une artillerie puissante, même de moyen et petit calibre, car nous savons tous que si, sur de très grands objectifs, à une très grande altitude, on est à peu près sûr d'atteindre sinon le but, du moins des résultats, par contre, lorsqu'il s'agit d'atteindre une usine, un carrefour, une gare, une voie ferrée, une fortification, il faut descendre et l'avion devient alors justiciable de toutes ces armes de moyen et de petit calibre dont il faut poursuivre la fabrication. (*Applaudissements.*)

Voilà ce que je voulais dire, en ajoutant cependant, si la Chambre me le permet, que, si nous n'avons pas négligé l'aviation sur laquelle je ne reviens pas parce que je considère que le débat qui lui a été consacré est suffisant, nous n'avons pas négligé une arme dont personne encore n'a parlé, dont la puissance est certaine et le rôle capital, je veux parler de la marine française.

Le Gouvernement français éprouve un singulier sentiment lorsque ses amis de l'autre côté de la Manche le supplient de hâter le plus possible la construction des 35.000 tonnes dont vous-mêmes, messieurs, avez décidé, il y a quelques mois, la mise en chantier immédiate.

On attend avec une impatience extrême, outre-Manche, la sortie définitive du *Richelieu*, du *Jean-Bart*, du *Clemenceau* qui les suivra, parce que nous entrons dans une année cruciale.

Les Allemands vont mettre à flot deux cuirassés de 35.000 tonnes. D'autres pays vont mettre également à flot deux cuirassés de 35.000 tonnes.

Si la marine française n'avait pas fait cet effort que le Parlement a si généreusement consenti, la maîtrise des mers — qui est un élément capital de la conduite de la guerre et de la fin de la guerre, car le vieux proverbe de nos ancêtres est toujours vrai: « celui qui tient la mer finit toujours par tenir la terre » — la supériorité maritime des alliés aurait été considérablement réduite.

J'ai voulu rendre hommage aux hommes qui construisent ces gros cuirassés de 35.000 tonnes et cet ensemble de bateaux sans lesquels les 35.000 tonnes seraient aveugles, isolés ou non protégés.

Voilà, messieurs, l'effort que nous avons accompli. Je crois avoir démontré honnêtement et avec sincérité ce qu'il a été pendant cette dernière année. Je n'ai pas dissimulé les ombres. Je n'ai pas davantage dissimulé les lumières.

Je le répète, si la guerre a pris cette forme qui étonne tant de gens, il est possible que la puissance militaire de la France n'ait pas figuré dans les déterminations des gens d'en face d'une façon négligeable.

Je crois que, si nous avions présenté à cette Allemagne une armée déficiente dans son matériel, une armée dépourvue de cet



admirable moral que vous avez tous constaté, si nous n'avions pas eu sur les mers une marine aussi entraînée avec des équipages aussi admirables (*Applaudissements*), si, quelles que soient les déficiences matérielles dont vous avez parlé et qu'il faut combler sans retard et sans répit, nous n'avions pas eu des aviateurs, dont on peut dire qu'ils ont manqué de ceci ou de cela, mais qui, sur 80 combats, en ont gagné les deux tiers contre des appareils dont on a dit qu'ils étaient supérieurs aux nôtres (*Applaudissements*), si nous n'avions pas eu tout cela, croyez-vous qu'on nous aurait laissé passer, comme on disait au temps de Vauban, nos quartiers d'hiver ?

La vérité est que la puissance de la France est grande. Elle est considérable. Si quelques Français en doutent, ni ses ennemis, ni surtout ses amis ne la mettent en question.

Ne laissons pas, par un excès de critique trop généralisée (*Très bien! très bien!*) porter atteinte à ce qui, malgré tout, vous le savez bien, constitue une très grande force pour notre pays.

Mais quand vous dites — et je vous écoutais avec avidité pendant ces deux jours, qu'il y a des réformes à faire, quand M. Robbe, M. Béranger, énumèrent leurs critiques, quand M. Rives, abordant le problème en face et courageusement, me dit ce qu'il ferait s'il était à notre place, croyez-vous que je demeure indifférent? Je dis qu'il y a beaucoup à recueillir dans tout cela et dans les critiques qui sont faites à la commission de l'armée et la commission de la marine, si tant est qu'on en fasse à mon ami et collègue M. Campinchi.

Il faut poursuivre l'effort.

Dans la plupart des fabrications d'armement, des résultats importants ont été obtenus, depuis la déclaration de guerre, par M. Dautry.

M. Dautry vous écoute, messieurs, avec son calme habituel. Il ne se manifeste pas. Mais, quand il entend qu'il faut rappeler les agriculteurs, quand il entend qu'il lui faut rendre tous les artisans ruraux et renoncer à ce système abominable, paraît-il, des requis, alors, j'imagine, il songe silencieusement aux entretiens que nous avons parfois ensemble. Je le soutiens avec énergie et cependant, devant la ruée de certains de nos collègues, cédant parfois un peu — par une bonté excessive que je m'excuse de m'attribuer — je laisse partir une classe, deux classes qui, pourtant, depuis trois mois, avaient appris leur métier, chargeaient des obus, faisaient des munitions.

Il y a, comme je le disais ce matin, un point d'équilibre à trouver et, croyez-moi, c'est extrêmement difficile.

Ranimer la vie économique? Certes.

Développer les exportations? Certes.

Avoir, au point de vue financier, à la fois le réalisme de M. le ministre des finances et un peu de l'imagination de M. Déat (*Sourires*), j'y suis tout à fait décidé.

Mais, nos parents nous l'ont appris — j'espère que cela changera — rien ne se fonde, en ce bas monde, sans le travail, l'économie et l'esprit de sacrifice. (*Très bien! très bien!*)

C'est à cet esprit de sacrifice que je voudrais faire appel.

Croyez-moi, monsieur Déat, je vous ai écouté avec un très vif intérêt, que j'ai manifesté, d'ailleurs, par mes interruptions trop longues et trop fréquentes. Je

ne suis pas éloigné de partager votre avis sur le fond des choses. Mais nous sommes en guerre et je vais vous dire ce qui domine tout, pour moi:

Ce n'est pas le retour des classes anciennes à la campagne, bien que j'en sois partisan et que j'aie déjà donné des ordres en ce sens.

Ce n'est pas le retour dans certains ateliers de ceux qui y travailleront pour l'exportation, contribuant à nous procurer les devises dont nous avons besoin.

Ce n'est même pas la politique de restrictions qu'il faudra bien faire dans notre pays, avec courage. (*Très bien! très bien!*)

Ce qui domine tout, c'est ma volonté de garder notre or pour acheter des avions; parce que je ne sais pas si, demain, l'usine Gnome et Rhône, dont on a parlé, ne sera pas détruite; parce que je ne sais pas si, demain, l'usine Hispano ne sera pas détruite; parce que je ne sais pas si les quatre ou cinq usines que nous avons repliées avant la guerre ne seront pas détruites. Et je pense que je dois pouvoir apporter à la France le potentiel de l'aviation américaine.

Puisque je ne puis, en comité secret, compromettre personne, je n'ai pas à cacher que nous avions, depuis longtemps déjà, fortement recouru à l'aide américaine et, devant les députés français, je suis heureux de rendre hommage à M. le président Roosevelt. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche, à gauche, au centre et à droite.*)

Il pouvait nous dire, il y a deux ans, quand nous avons commencé — je dis « commencé » — à acheter des avions américains: « Ne connaissez-vous pas la loi américaine? Aucun matériel de guerre ne peut être vendu à l'étranger sans avoir été, pendant deux années au moins, en usage dans l'armée américaine. »

Mais M. Roosevelt a démontré à son ministre de l'air et à son ministre de la guerre, qui ont fait sans doute quelque résistance, qu'après tout, ils n'avaient pas besoin de ce matériel et pouvaient attendre. Ainsi, au lieu de l'avoir deux années après, nous l'avons obtenu toute de suite.

Nous avons reçu les avions de chasse que vous avez visités les uns et les autres, dont tous les aviateurs m'ont dit — car j'ai vu aussi les aviateurs, comme j'ai vu les fantassins — que c'étaient des appareils admirables, qu'il fallait perfectionner, en ayant derrière des moteurs plus forts.

Nous avons eu aussi les avions de bombardement. On les monte. Ils ont traversé l'Atlantique fortement escortés. D'autres suivent.

De l'avis des hommes qui les ont expérimentés, ce sont des machines redoutables.

Eh bien! cela ne suffit pas. Il ne suffit pas d'avoir acheté ces avions de chasse en grand nombre. Il ne suffit pas d'avoir acheté ces avions de bombardement en nombre appréciable, il faut aller plus loin.

Il faut surtout acheter des moteurs infiniment plus puissants que les nôtres, car c'est notre industrie de moteurs qui est en arrière de toutes les industries de moteurs européennes.

Si j'ai bonne mémoire, nous en avons déjà commandé plus de 2.000, dont quelques-uns ont été livrés. Ce sont tous des moteurs supérieurs à 1.000 chevaux.

Il faut encore aller plus loin.

M. Rives est ambitieux. Je l'écoutais avec intérêt.

J'avais dit à plusieurs reprises au conseil des ministres: Il faut acheter 10.000 avions en Amérique.

J'étais d'accord, sans le savoir, avec M. Rives. Mais il n'est pas douteux que cela représente, au point de vue de l'or de la France, de ses ressources, une somme peut-être excessive.

Je ne sais pas si nous pourrions aller jusque-là. Mais il est sûr qu'il faut qu'avant un an un minimum de plusieurs milliers d'avions américains, dotés des moteurs nouveaux, extrêmement rapides et puissants, combattent dans le ciel de France.

C'est l'effort que j'ai demandé à M. Chamberlain d'accomplir.

Bien que le chancelier de l'Echiquier, comme c'était son devoir, ait soulevé des objections qui, pendant plusieurs jours, ont tenu en échec M. Kingsley Wood, j'ai été informé, par un message personnel de M. Chamberlain, qu'il était maintenant complètement d'accord avec nous.

Nous avons déjà exploré le potentiel aérien américain. Depuis plusieurs mois, les représentants de la France et de l'Angleterre, en pleine harmonie, — car il y a une question de spéculation sur les prix, à laquelle il faut prendre garde — ont prospecté cette industrie, ont examiné les différentes machines, ont comparé les principaux types et sont arrivés à un accord.

Maintenant, l'Angleterre et la France, mettant une fois de plus en commun leurs ressources pour l'intérêt commun, obtiendront et obtiennent déjà du gouvernement américain et de l'industrie américaine ce surcroît de forces, dont je reconnais volontiers avec M. Rives qu'il est indispensable à la victoire. (*Applaudissements.*)

Voilà, messieurs, mes explications. Je pourrais, certes, sur de tels sujets, parler bien longtemps. Je pourrais parler du stock des matières premières que nous avons dû constituer et auquel nous avons consacré plusieurs milliards avant la guerre. Je pourrais parler des machines-outils dont nous étions totalement dépourvus il y a quelques années, que nous avons achetées au prix de centaines et de centaines de millions.

Mais laissons cela, je n'ai pas l'impression que je puisse encore trop abuser de votre patience.

Ce que je veux dire, c'est que l'outil que vous avez forgé, d'accord avec nous, peut avoir, comme tous les outils, quelques défauts, quelques lacunes, mais que c'est un outil puissant qui maintient l'inviolabilité de la France depuis le mois de septembre, qui maintient également l'intégrité de la Belgique, qui protège nos amis et nos alliés, et qu'il ne sera pas aussi facile que le dit M. Goebbels de le détruire ou même de le franchir.

C'est avec un outil puissant que nous avons abordé la guerre.

Mais cela ne suffit pas. Il y faut la force morale.

Je vous ai cité un questionnaire de la Gestapo. Je pourrais vous en citer bien d'autres. Je pourrais vous dire ce qu'avaient certains agents que nous avons arrêtés. Je pourrais vous dire ce que m'envoient presque chaque jour les ambassadeurs de la France à l'étranger.

On compte sur la défaillance de la France. On compte sur une rupture de la force morale de la France, sur une sorte



de faille qui se produirait parmi nous et, pour la déterminer, on vous donnera des paroles d'honneur. La parole d'honneur pour l'Alsace. On est prêt. La parole d'honneur pour la Lorraine. On vous jurera amitié, comme on l'a juré à la Tchécoslovaquie, à l'Autriche, à la Pologne. (Applaudissements unanimes.)

**M. Lucien Lamoureux.** A la Finlande.

**M. le président du conseil.** Je dis, moi, qu'on a fondé une politique sur le parjure (*Très bien! très bien!*) et qu'il ne saurait y avoir de paix réelle, stable et durable que si des garanties sont données de telle manière que les hommes de toutes les patries puissent vivre tranquilles, se consacrer à leur foyer dans la paix pendant plus d'un demi-siècle.

De tout cela, messieurs, vous serez, bien entendu, tenus au courant.

On compte sur notre défaillance morale, on exploite certains abus que vous avez bien fait de signaler, auxquels, déjà, nous portons remède. Des affectés spéciaux qui n'avaient aucun titre à travailler en usine — ou ailleurs — ont été, par milliers, renvoyés à leurs régiments où ils sont la risée de leurs camarades, ce qui est justice. (Applaudissements.)

Ceux qui leur avaient fait abandonner le front pour les abriter dans les usines, nous les traduisons devant les conseils de guerre, car ils ont commis un crime contre leur pays. (Applaudissements unanimes.)

Vous avez raison quand vous m'exhortez à être plus brutal. Vous avez raison quand vous m'exhortez à mieux coordonner des actions peut-être trop séparées. Vous avez raison quand vous me dites, selon une expression que j'ai employée ici autrefois. Il faut qu'un gouvernement en temps de guerre, soit un bloc, un véritable bloc.

Je reconnais tout cela et je vous remercie de m'avoir parlé avec cette franchise et cette sincérité.

Dans ce débat, je n'ai pas deviné, je dirai même soupçonné, la moindre préoccupation de parti. Il m'a semblé que, quelles que fussent nos luttes anciennes, dont que qu'un disait: « Nous les reprendrons un jour » — et je ne souhaite pas qu'on les reprenne. (Applaudissements.) — Il m'a semblé que c'était la grande famille française qui se retrouvait devant le péril.

Messieurs, donnons cette impression à l'Allemagne, donnons cette impression au monde que nous sommes fortement unis, qu'il n'y a pas de place parmi nous pour des hésitants, qu'il n'y a pas de place pour des défaillants. Et vous verrez que la guerre sera moins longue et que certains régimes, fondés sur un despotisme cruel et brutal, sont peut-être moins solides et moins durables que les régimes, qui ont

leurs défauts, mais qui ont pour racine la liberté. (*Vifs applaudissements répétés. — Sur tous les bancs, MM. les députés se lèvent et applaudissent longuement.*)

*Voix nombreuses:* Suspension! La clôture!

**M. le président.** Je dois me conformer au règlement. Si le désir de la Chambre est de prononcer la clôture, il faut qu'un orateur inscrit prenne la parole, ne fût-ce que quelques instants.

Je pourrai consulter la Chambre sur la clôture aussitôt après.

**M. Pierre-Etienne Flandin.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Flandin.

**M. Pierre-Etienne Flandin.** Messieurs, je pense qu'après le discours de M. le président du conseil, la clôture doit être prononcée. Je pense aussi qu'à l'issue de ce débat, que tout le monde, ici, j'en suis certain, aura suivi avec émotion et, j'ose le dire, après le discours de M. le président du conseil, avec la certitude que tout sera fait, dans ce pays, pour le mettre à la hauteur des devoirs et des sacrifices qui l'attendent pour conquérir la victoire. notre devoir est de sortir de ce comité secret par un vote unanime. (Applaudissements.)

Nous le devons, à la fois pour nos camarades qui sont aux armées et pour l'ensemble du peuple français, à l'arrière.

Si j'ai pris la parole, c'est parce que je suis un des anciens qui ont assisté, dans la législature de 1914 à 1918, à des comités secrets.

Dans des conditions qui étaient déjà pareilles à celles-ci, nous provoquions une suspension de séance à la fin des débats. Tous les chefs de groupe se réunissaient. Un ordre du jour commun était établi, qui traduisait la volonté de la France de poursuivre la guerre jusqu'à la victoire et il était voté à l'unanimité. (Applaudissements unanimes.)

**M. le président.** Je consulte la Chambre sur la clôture.

(*La Chambre, consultée, prononce la clôture.*)

**M. le président.** On a demandé une suspension de séance. J'allais vous la proposer. Mais je dois vous donner lecture d'un ordre du jour qui a été déposé par M. Chichery...

**M. L.-O. Frossard.** Monsieur le président, si j'ai bien compris ce que demandait M. Flandin — et il recueillait l'assentiment unanime de la Chambre — l'ordre du jour qui devrait sortir de ce débat,

c'est un ordre du jour délibéré, rédigé et signé par tous les présidents de groupe. (Applaudissements.)

**M. le président.** J'ai bien compris. Mais je devais informer la Chambre qu'un ordre du jour a été déposé par M. Chichery.

**M. Albert Chichery.** Je le retire.

**M. le président.** L'ordre du jour est retiré.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures trente-cinq minutes, est reprise à dix-huit heures quinze minutes.*)

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

J'ai reçu l'ordre du jour suivant, signé de MM. Chichery, Léon Blum, Guernier, Chiappe, Pierre-Etienne Flandin, Frossard, Hartmann, Marcel Héraud, Louis Marin, Mathé, Renaitour, Paul Simon et Ybarnégaray:

« La Chambre, après avoir entendu le Gouvernement dans les explications qu'il a été appelé à lui fournir au cours du comité secret, en conclusion d'un débat caractérisé par un haut sentiment de patriotisme: lui rend hommage pour les efforts qu'il n'a cessé d'accomplir en vue de porter nos forces matérielles et morales à la hauteur de l'héroïsme de nos armées, lui fait confiance pour poursuivre cet effort avec la collaboration des Assemblées et conduire ainsi la guerre jusqu'à la victoire, repoussant toute addition, passe à l'ordre du jour. » (Applaudissements.)

Personne ne demande la parole sur l'ordre du jour?...

**M. Léon Blum.** Ne pourrait-on pas supprimer « repoussant toute addition »? (*Très bien! très bien! sur de nombreux bancs.*)

**M. le président.** Conformément au 3<sup>e</sup> paragraphe de l'article 5 de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875, M. Chichery et plusieurs membres demandent que la séance soit reprise en public sur le sujet qui avait motivé le comité secret.

Je consulte la Chambre.

(*La Chambre, consultée, décide de reprendre la séance publique.*)

**M. le président.** Le comité secret est terminé.

(*La séance en comité secret est terminée le samedi 10 février 1940, à dix-huit heures vingt minutes.*)

Le Chef du service sténographique de la Chambre des députés,  
GEORGES DETOT.

Le Chef de service adjoint de la sténographie de la Chambre des députés,

MARTIAL LENGLET



