

**REVUE AÉRO-NAUTIQUE**

**Les Transformations de l'Aéronautique militaire.**

Changements fréquents. — Développement rapide. — Un ministère futur. — Inspection ou direction. — Les décrets du 21 février. — Idées directrices. — Les hommes et les institutions. — Un peu de stabilité.

J'assistais récemment à un banquet d'anciens militaires ayant tous fait leur service dans l'aéronautique; c'était, par conséquent, un milieu assez compétent pour apprécier les modifications apportées, dans ces derniers temps, à l'organisation de notre flotte aérienne. Tout le monde était d'accord pour trouver que les changements avaient été bien nombreux, et qu'on n'aurait pas toujours baptisés de réorganisation de l'aéronautique militaire, et que chaque fois on les ait motivés par les considérations qui semblaient les plus légitimes, il aurait peut-être mieux valu en éviter au moins quelques-uns.

Les lecteurs des "Débats" savent que cette manière de voir coïncide exactement avec mon opinion personnelle, que j'ai, à plusieurs reprises, exposée ici même. Toutefois, il faut reconnaître que certaines modifications étaient absolument indispensables. On sait que, jusqu'en 1910, notre service militaire aérien pouvait être considéré comme l'organisation de l'incohérence; il fallait à tout prix le modifier de fond en comble, en y créant l'unité. C'est ce qu'on avait cru faire en instituant l'inspection permanente, aujourd'hui disparue ou à peu près. En moins de quatre ans, des modifications profondes, trop nombreuses à mon avis, ont été apportées à cette organisation; mais il faut reconnaître qu'il était absolument impossible de la laisser longtemps figée dans le même moule. Le développement de l'importance du service suffisait à lui seul pour nécessiter des transformations. Une simple remarque permettra de s'en rendre compte.

Il y a quelques années, les troupes d'aéronautique se réduisaient à un bataillon; aujourd'hui, elles forment trois groupes qui sont de véritables régiments, et cet effectif est plutôt insuffisant. Il était donc indispensable d'accroître progressivement l'im-

portance des nouvelles institutions. Ce n'est pas encore fini; il faut s'attendre à des modifications successives, jusqu'au jour où la navigation aérienne, par ses applications civiles aussi bien que militaires, aura pris une telle importance qu'elle justifiera la création d'un ministère de l'Aéronautique, qui aura dans ses attributions tout ce qui intéresse la navigation à travers l'atmosphère, comme le ministère de la marine s'occupe aujourd'hui de tout ce qui concerne la navigation à la surface des océans. Quand ce nouveau ministère sera-t-il créé? Je l'ignore; mais ce que je sais, c'est que si on l'instituait aujourd'hui même, il aurait, dès sa naissance, autant de besoins que trois ou quatre de nos ministères actuels réunis.

Nous n'en sommes pas encore là. En attendant, on voit peu à peu se modifier l'organisation de notre aéronautique. Ce qui s'est passé depuis un an se résume, aux yeux du public, par la transformation de l'inspection permanente en une direction d'aéronautique militaire. Est-ce un progrès remarquable, ou ne certains le prétendent? Et ce qui a entraîné un recul, comme d'autres sembleraient portés à le croire? Je n'ai pas la prétention de résoudre aujourd'hui cette question; et, à vrai dire, je ne la crois pas susceptible d'une solution bien nette. Je me bornerai à essayer de faire comprendre la différence qui existe entre ces mots: inspection et direction, que, depuis un an, on a si souvent opposés l'un à l'autre.

Un inspecteur est un haut fonctionnaire qui parcourt le pays, visite les établissements d'une certaine nature, constate le bien ou le mal, et prend ou provoque des décisions en conséquence. Parfois, son rôle se borne à des constatations et il n'a aucun ordre à donner, il ne peut que rendre compte de sa mission à celui qui l'a envoyé et qui statue. Dans ce cas, on lui donne plutôt le nom de contrôleur. L'inspecteur, au contraire, peut en général corriger de sa propre autorité les défauts constatés, ou encourager par lui-même les œuvres utiles qu'il a constatées.

Un directeur est un fonctionnaire qui a la haute main sur un service déterminé et qui est chargé de la faire fonctionner d'une manière satisfaisante. Pour y arriver, il est obligé de temps en temps de voir les choses par lui-même, mais, la plupart du temps, c'est depuis son bureau qu'il dirige tout son service; il est éclairé sur ce qui se passe par les rapports écrits de ses subordonnés ou par les comptes

rendus d'inspecteurs placés sous ses ordres, auxquels il donne des missions.

Telle est, en théorie, l'interprétation de ces deux mots; mais dans la pratique, lorsqu'un inspecteur est placé d'une façon permanente à la tête d'un service, il le dirige en réalité, la continuité de ses fonctions le différencie, en effet, des autres inspecteurs ou contrôleurs qui, envoyés une année dans le Nord, une autre dans le Midi, sont des oiseaux de passage et, par là même, n'ont en général d'autre rôle que d'assurer le bon fonctionnement d'un service dans des conditions déterminées, mais pas de le modifier, et encore moins de l'agrandir ou de le développer. Un inspecteur permanent, qui relève directement du ministre — comme c'était le cas pour l'aéronautique militaire — est donc en réalité un véritable directeur.

Il y a une nuance entre les deux fonctions, c'est que le directeur est par essence un homme de bureau, en résidence fixe, tandis que l'inspecteur permanent se transporte partout où il croit sa présence utile. Mais, dans la réalité, le directeur est obligé d'aller fréquemment visiter les établissements qui dépendent de lui, l'inspecteur permanent est obligé d'avoir des bureaux et d'y passer une bonne partie de son temps; c'est donc une question de plus ou de moins; et suivant les nécessités du service ou selon le caractère de chacun, on pourra voir des inspecteurs très sédentaires et des directeurs très voyageurs, ou bien le contraire.

Cette fameuse transformation dans laquelle on affectait, il y a quelques mois, de voir la panacée universelle qui remédierait à tous les maux dont souffrait notre flotte aérienne, n'avait donc, en réalité, qu'une importance très secondaire. Je ne vais pas jusqu'à dire que ce n'était qu'une querelle de mots, car il y a dans l'administration de la guerre deux sortes de directeurs; les uns sont à la tête d'établissements déterminés, tels que les directeurs d'arsenaux de l'artillerie, les directeurs de l'intendance ou du génie de nos corps d'armée, et bien d'autres; mais il y a des directeurs au ministère qui sont, je ne dirai pas des émanations mais des dédoublements de la personne du ministre. Les directeurs de province ont une personnalité indépendante; ils dirigent comme ils l'entendent leur service, dont ils sont responsables devant le ministre. Les directeurs du ministère, c'est tout autre chose.

Comme il est matériellement impossible qu'un ministre, et celui

de la guerre en particulier, suffise à assurer la direction de tous les services dont il a la responsabilité, il est obligé d'avoir auprès de lui un certain nombre d'auxiliaires, qui, sous le nom de directeurs, ont à s'occuper de différents services; il y a un directeur de l'infanterie, un de la cavalerie, un de l'artillerie, un du génie, un des troupes coloniales, un du service de santé, etc.; on vient d'en créer un pour l'aéronautique militaire. Ces hauts fonctionnaires agissent au nom du ministre, et par délégation pour employer l'expression officielle. Les ordres qu'ils signent sont considérés par ceux qui les reçoivent comme s'ils émanaient du ministre lui-même, et ils engagent la responsabilité de celui-ci. Malgré tout le pouvoir qu'ils ont, ces directeurs ont une personnalité plutôt effacée; si un ordre donné par eux soulève des critiques, ce n'est pas à eux qu'on s'en prend, mais au ministre lui-même, sauf à celui-ci à se séparer, s'il le juge utile, de collaborateurs compromettants.

Si je me suis bien fait comprendre, le lecteur saura que la grande différence entre l'organisation actuelle et celle qui était en plein fonctionnement en 1912 ne consiste pas en ce que le chef de l'aéronautique militaire s'appelle directeur au lieu de s'appeler inspecteur permanent, mais en ce qu'il fait partie intégrante du ministère de la guerre au lieu d'en être séparé. L'inspecteur permanent était sous les ordres du ministre, le directeur actuel est, en ce qui concerne l'aéronautique, le ministre lui-même, dont, par délégation, il exerce le pouvoir, le titulaire du portefeuille n'intervenant que dans des circonstances exceptionnelles.

Sous l'ancien régime, quand le général Hirschauer jugeait utile de prendre une mesure importante, il devait adresser un rapport au ministre, et lorsque celui-ci avait statué, il avait pleine liberté pour opérer dans les limites tracées par la décision du ministre. En 1912, sous le ministère Millerand, il était bien entendu que l'inspecteur permanent avait toute initiative pour faire au ministre des propositions; son rôle était double: provoquer l'adoption de mesures jugées utiles, en assurer ensuite l'exécution. Mais le ministre lui-même ne prenait pas la plume pour rédiger les ordres donnés à l'inspecteur permanent, il fallait recourir à un des bureaux du ministère chargés de ce qu'on appelle la cuisine en argot administratif.

Ce bureau rédigeait les ordres et les présentait à la signature du ministre. Il fallait bien que

ce bureau fût rattaché à une direction; il dépendait de celle du génie. Dans la pratique, pour toutes les questions importantes, l'inspecteur permanent s'entendait verbalement avec le ministre, près duquel il avait libre accès, et le rôle du bureau commandé, dirigé par un simple chef de bataillon, se réduisait à un travail de rédaction et de mise au point, à un accord avec les diverses directions du ministère pour les questions mixtes; mais il n'avait pas à intervenir au fond dans les solutions adoptées, c'était l'affaire du ministre et de l'inspecteur permanent.

Pendant toute l'année 1912 cela marcha ainsi dans de bonnes conditions. Il n'y avait qu'un inconvénient, c'est que dans les questions mixtes le chef du bureau de l'aéronautique au ministère, d'un grade relativement peu élevé, était parfois dans une situation délicate par rapport aux généraux directeurs des différents services; il manquait de surface, pour employer l'expression usuelle. Mais dans ce cas l'inspecteur permanent intervenait; il avait d'ailleurs placé au Comité des directeurs, présidé par le ministre, et tout finissait par s'arranger.

Quand M. Millerand a quitté le pouvoir, les choses changèrent. Sans qu'aucune modification intervint dans les textes, l'inspecteur permanent fut peu à peu mis à l'écart; les bureaux du ministère prirent de l'importance, et la situation devint fâcheuse. J'ai eu l'occasion de l'expliquer en temps utile, et je ne veux pas y revenir aujourd'hui. Deux solutions étaient possibles; ou bien maintenir l'ancien état de choses, mais en spiritifiant formellement que l'inspecteur permanent avait la haute autorité et la responsabilité, et que les bureaux du ministère qui auraient à intervenir ne s'occuperaient que des questions de forme et n'interviendraient pas au fond; ou bien il fallait créer au ministère de la guerre une direction de l'aéronautique, et supprimer l'inspection permanente ou en réduire les attributions de telle sorte que la vraie autorité fût entre les mains du directeur du ministère. C'est, on le sait, cette dernière solution qui a été adoptée et qui fonctionne aujourd'hui.

Pour mon compte, j'aurais préféré l'autre, parce qu'elle modifiait moins l'état de choses existant; mais maintenant que la direction est créée, il ne faut plus y toucher, il s'agit simplement d'en assurer le fonctionnement dans de bonnes conditions.

Je m'excuse des détails plutôt arides qui précèdent, mais depuis que la question est sur le tapis j'avais toujours reculé devant ces explications et il me paraît impossible de les ajourner.

J'ai signalé, dans mon dernier feuilleton, les décrets du 21 février, qui sont les premiers documents réglementaires importants parus sur l'aéronautique depuis que la direction fonctionnelle. Les idées qui ont présidé à l'élaboration de ces décrets sont au nombre de deux, la séparation de l'aérostation et de l'aviation, et l'adoption, pour les établissements de l'aéronautique, d'une organisation calquée sur celle de l'artillerie.

J'ai déjà eu l'occasion de parler de la séparation des deux branches de l'aéronautique militaire. Il y a deux ans, elle n'existait qu'au bas de la hiérarchie. Il y avait des centres aéronautiques dans lesquels se trouvaient côte à côte des services distincts de l'aérostation et de l'aviation, mais le chef du centre avait la haute main sur le tout. A Chalais, même réunion; l'établissement central du matériel aéronautique militaire était chargé de s'occuper à la fois des aéroplanes et des dirigeables. Enfin, dans les troupes il y avait des compagnies d'aérostation et des compagnies d'aviation, mais les groupes, véritables régiments, comprenaient les deux unités. Il y a quelques mois, on avait poussé plus loin la séparation en province; il y avait des centres d'aviation et des sorts d'aérostation complètement distincts, mais les établissements centraux sont complètement séparés. Il est créé un établissement central du matériel d'aérostation, un service des fabrications de l'aviation; les laboratoires aussi sont distincts. Il y a, comme auparavant, trois groupes de troupes aéronautiques; mais l'un est exclusivement affecté à l'aérostation et les deux autres à l'aviation. On peut dire qu'à l'heure actuelle tout le monde, dans l'aéronautique militaire, est spécialisé dans l'une des deux branches, et il n'y a que le ministre, en la personne du directeur, le général Bernard, qui ait à la fois à s'occuper du plus lourd et du plus léger que l'air.

C'est peut-être aller un peu loin dans la voie de la séparation, mais je n'attache pas à cette question une importance extrême. Il y a en tout cas une

amélioration incontestable qui résulte de ces mesures, c'est le décongestionnement de l'ancien établissement central du matériel aéronautique militaire de Chalais, qui ne pouvait suffire à sa besogne et qui se trouve partagé en deux, l'un chargé de l'aérostation et l'autre de l'aviation.

L'autre idée qui a inspiré les rédacteurs des récents décrets est de calquer l'organisation des établissements d'aéronautique militaire sur celle des établissements d'artillerie, tandis qu'au trefois ils étaient constitués conformément aux règles admises dans le génie. La différence serait assez compliquée à expliquer et serait aussi aride que les considérations auxquelles j'ai dû me livrer pour faire comprendre la différence qui existe entre l'ancienne inspection permanente et la direction actuelle de l'aéronautique; je ne voudrais pas infliger le même jour à deux reprises, le même ennui à mes lecteurs. Je me bornerai à dire, quoique ancien officier j'ai eu l'occasion dans ma carrière d'appliquer à Chalais même les deux systèmes; je trouve que les procédés de l'artillerie s'adaptent beaucoup mieux aux besoins de l'aéronautique militaire. Cela se comprend; le génie dépense son argent la plupart du temps par l'intermédiaire d'entrepreneurs, dont ses agents ne font qu'ordonner et surveiller les travaux; c'est par exception qu'il procède en régie directe, c'est-à-dire avec des ouvriers payés par lui.

Dans l'artillerie, au contraire, les établissements à personnel ouvrier sont la règle et non l'exception; les fonderies, les arsenaux, les manufactures d'armes, les ateliers de pyrotechnie, etc., travaillent en régie directe, comme doit le faire l'aéronautique; il est donc tout naturel que les règles de l'artillerie s'adaptent mieux que celles du génie aux besoins de l'aéronautique militaire, et pour mon compte je considère comme un progrès réel de les y avoir introduites. D'autre part les méthodes de travail sanctionnées par une longue expérience ont permis à l'artillerie de faire et de surveiller dans d'excellentes conditions les fabrications confiées à l'industrie privée; il y a tout avantage à appliquer ces méthodes dans l'aéronautique militaire.

Je crois que si Bonaparte avait eu de son temps à organiser notre flotte aérienne, il n'aurait pas hésité sur le nom à donner à son grand chef; il est certain qu'il n'aurait inventé ni le titre de directeur, ni celui d'inspecteur.

(Suite 3ème Page.)

**SPORTSMEN'S SPECIAL**



LOUISIANA SOUTHERN R. R. (N. O. T. & M. R. R. CO., LESSEE)

**SHELL BEACH**

TOUS LES DIMANCHES

Départ Ar. Shell Beach 5:00 A. M. || Départ Shell Beach 4:10 P. M.  
Ar. Nouvelle-Orléans 6:05 A. M. || Ar. Nouvelle-Orléans 5:15 P. M.  
Arrêts: Rue Poland, Avenue Friscoville, St. Bernard, Reggio, Ysclosky.

**SERVICE PAR MOTOR-CARS**

**\$1.00** Aller et Retour **SAMEDI ET DIMANCHE** sur tous les trains.

Pêche et chasse de premier choix. Appât sur les lieux à Shell Beach. Bon Restaurant.  
Le service ci-dessus est en plus des trains réguliers.