

HISTORIQUE

DE LA BASE AERIENNE

DE BLIDA (B.A. 140)

Archives du service historique de l'Armée de l'Air, «Fort de Vincennes»

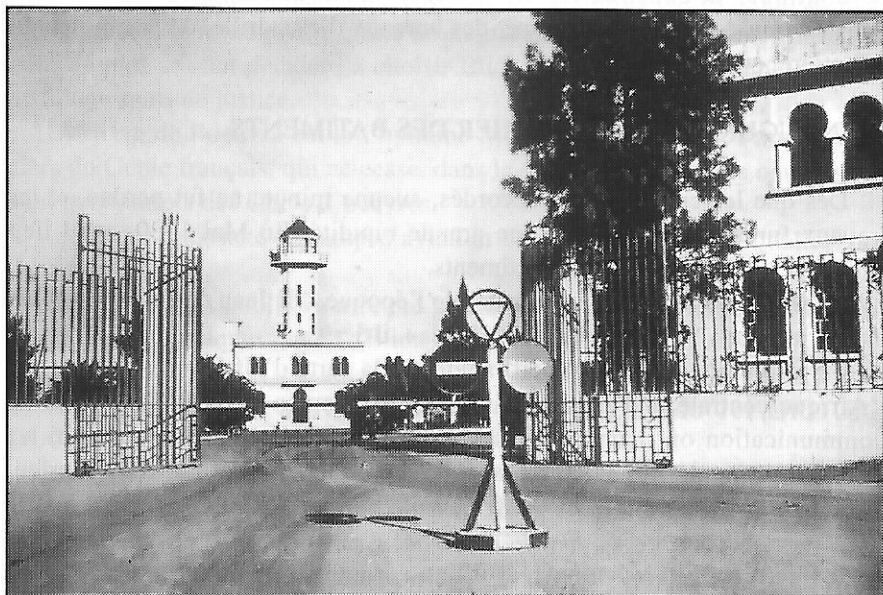
L'histoire de la base aérienne de Blida a été profondément marquée, dans ses débuts, par la personnalité de monsieur Gaston Ricci, député d'Alger, conseiller général du département d'Alger, maire de Blida.

C'est grâce aux démarches incessantes et tenaces de ce parlementaire que le centre de Blida fut enfin choisi par la haute autorité militaire pour devenir la base aérienne la plus importante d'Afrique du Nord.

C'est à cet homme et à lui seul que la base doit son existence.

Le projet d'implantation d'une nouvelle base aérienne en Algérie avait fait naître, en effet, de puissantes rivalités entre les différents départements. Le département de Constantine le jalousait à celui d'Alger. Sétif le revendiquait par la voix de deux de ses élus, les frères Paul et Jules Cuttali, le premier Sénateur, le second Député. L'opposition était redoutable, ces deux parlementaires aussi éloquents qu'agissants et sympathiques se dépensèrent activement de tous côtés, avec une ténacité que favorisait leur connaissance de tous les milieux parlementaires. La lutte fut chaude, sévère; elle dura de longs mois.

La vigilance de Mr Gaston Ricci ne pût jamais être prise en défaut. Il



dénonça les coalitions qui s'étaient formées; il acquit le concours, sans réserve, de tous les visiteurs de marque, des membres d'une commission déléguée par le Ministre de l'Air en 1933, de Mr Delassalle, rapporteur général du budget de l'Air, du Général Michau, Inspecteur Général de l'aéronautique.

C'est au prix de tous ces efforts, que les Blidéens ont pu assister à l'érection des bâtiments de la base, au nivellement du terrain devant permettre les atterrissages dans de bonnes conditions.

LES PREMIERES DECISIONS...

LES PREMIERS TRAVAUX...

Les autorités civiles et militaires décident en 1923 que Blida doit devenir la garnison future du groupe d'aviation stationné à Hussein-Dey, les conditions d'atterrissage étant mauvaises sur ce dernier terrain.

Les raisons qui ont motivé le choix de Blida sont nombreuses :

- la proximité relative d'Alger (43 kms)
- la situation de Blida, en bordure de la Plaine de la Mitidja, très favorable à l'aviation.
- L'importance de la ville, pouvant permettre au personnel du groupe de vivre dans des conditions acceptables.

En 1928, un premier crédit de 1.315.200 frs est alloué pour l'acquisition du terrain (1.161.700 frs) et pour le nivellement (153.500 frs).

En 1929, un crédit de 770.000 frs permet la construction du pavillon de commandement, de deux hangars métalliques, le tracé des routes, la distribution en eau et électricité.

En 1930, un nouveau crédit de 3.525.000 frs donne la possibilité de poursuivre les travaux de nivellement, d'achever le pavillon de commandement, de continuer la construction des hangars métalliques, d'entreprendre la construction des bâtiments troupe, des bureaux d'escadrille, de la cantine, du réfectoire, et du foyer.

INAUGURATION DU PREMIER DES BATIMENTS...

Dès que les crédits furent accordés, aucune minute ne fut perdue, et les travaux furent entrepris avec une grande rapidité. En Mai 1930, avait lieu l'inauguration du premier des bâtiments.

Dans le journal « l'Indépendant », de l'époque, Mr Jean de Buch, signe un article intitulé « la gare aérienne de Blida », il écrit :

« Si l'on jette un coup d'oeil rapide sur la carte d'Afrique du Nord et de l'Afrique centrale, on est frappé du fait que toutes les grandes artères de communication ont leur aboutissement normal à Alger. Alger, malgré les affirmations contraires intéressées, est le terminus naturel du transsaharien, Alger est la grande porte de l'Afrique ouverte sur la Méditerranée, vers la France et l'Europe.

Il fallait songer à doter Alger d'une gare aérienne digne de l'avenir de

l'aviation africaine.

On créa tout d'abord un aérodrome à Hussein-Dey. Ce choix s'est avéré mauvais. Il faut l'immensité pour créer une gare aérienne digne de l'avenir ...Blida s'offrait tout naturellement, étant placée au coeur de la plaine de la Mitidja.

L'aérodrome de Blida doit être l'objet de la sollicitude des pouvoirs de l'aviation. Les efforts et les dépenses ne doivent pas être dispersés, mais se concentrer sur cette oeuvre sûre. Blida doit devenir le «Bourget africain».

Le camp d'aviation de Blida est encore assez peu connu des Algériens, il mérite leur visite attentive et tel qu'il est, encore en chrysalide, il suscite l'admiration. Sa conception, en effet, est digne de la très grande puissance aérienne que nous sommes et que nous devons demeurer.

Au centre, le pavillon de commandement comportant de vastes salles de bureaux et d'études : son architecture de style Byzantin l'harmonise avec la couleur locale et forme un heureux contraste avec la rigidité de lignes des bâtiments militaires ordinaires.

Le bâtiment destiné aux troupes est très vaste et peut contenir de nombreux effectifs. L'aménagement en est tout à fait moderne, avec des installations d'eau abondantes, de vastes baies donnant l'air et la lumière.

Le troisième bâtiment est le nid des avions, hangars immenses qui peuvent abriter des escadrilles complètes.

Le terrain d'atterrissage proprement dit comprend une piste de départ de 1200 mètres de long. Tout alentour, le terrain est complètement nivelé : à plusieurs kilomètres à la ronde, aucun obstacle n'existe pouvant s'opposer à un atterrissage ou provoquer des accidents.

Il faut rendre justice aux deux créateurs de cette belle oeuvre : au premier rang, et dut sa modestie en souffrir, il faut citer Mr Gaston Ricci. C'est grâce à ses démarches inlassables, jamais rebuté par les refus ou les réponses évasives, grâce à la force et à la clarté des arguments présentés, que les autorités compétentes se sont décidées à choisir Blida, prenant ainsi non une décision de faveur mais de justice.

L'artisan de l'oeuvre est le Capitaine Matteï. Ce dernier est l'un des officiers du Génie français, qui ne cesse, dans le silence, de créer des oeuvres qui sont quelquefois des Chefs d'oeuvres.

Ceux qui ont visité le camp d'aviation de Blida ne pourront oublier ces deux noms.

Si les pouvoirs publics n'arrêtent pas leurs efforts si judicieusement commencés, dans quelques années, Blida sera la grande ville africaine des Ailes".

ATTERRISSAGE à BLIDA des ESCADRILLES du 1er GROUPE D'AVIATION.

La piste étant utilisable, les blidéens attendaient les aviateurs et leurs avions avec impatience. Les travaux n'étant pas assez avancés pour permettre au Personnel d'une escadrille d'être affecté sur la base, Mr Ricci

demanda au Ministère de donner les ordres nécessaires pour que les avions du 1^{er} groupe d'aviation se posent pour quelques heures sur le terrain de Blida. Et s'il est une journée qu'on se doit de marquer d'une pierre blanche dans la vie blidéenne, c'est bien celle qui vit l'atterrissage officiel sur le terrain de notre camp d'aviation des escadrilles du 1^{er} groupe d'aviation d'Afrique.

Les appareils au nombre de quinze, «des biplans à équipement saharien propre aux longues randonnées», arrivaient à 08 heures 30 dans une «gloire de soleil» et se posaient, gracieux et légers, sur l'aire d'atterrissage de notre camp, après avoir survolé la ville en ordre symétrique, provoquant parmi notre population une enthousiaste curiosité.

Le premier atterrissait au milieu des applaudissements du nombreux public que le temps superbe avait incité irrésistiblement à faire le déplacement.

Mr le Député Maire, entouré de ses adjoints et de nombreux Conseillers Municipaux, reçut les aviateurs, à qui il souhaita la bienvenue. De très nombreux Officiers de tous les corps de troupe étaient également présents.

Après que le déclic des appareils photographiques eut fixé le souvenir concret de cette belle journée, le Maire Député prononça l'allocution suivante :

«Mon Colonel, Messieurs.

Mes premiers mots seront pour vous adresser, au nom de Blida, représentée ici par son Conseil Municipal et ses autres élus et par les Chefs de troupe de la garnison, à vous, à tous les Officiers et Sous-Officiers, à tout le Personnel du premier groupe d'aviation d'Afrique, nos souhaits de bienvenue les plus cordiaux, les plus chaleureux.

Avant hier, il faisait très mauvais et sur ma demande, vous avez bien voulu, alors que vous étiez déjà dans vos avions, renvoyer cette manifestation. Elle aurait pu, à la rigueur, avoir lieu, car, quel que soit le temps, vous nous arrivez toutes ailes déployées, et c'est à bras et à cœurs ouverts que nous vous recevons. Mais je vois au delà de cette agréable cérémonie; je tiens en effet, à avoir des clichés photographiques qui me permettront d'appuyer mes démarches et mes arguments, en faveur de l'achèvement rapide des travaux déjà si avancés de notre camp. Et pour cela, il fallait au ciel, un peu de soleil. Nous en avons beaucoup, réjouissons-nous en.

Tout le monde sait que, profitant des enseignements impérieux de la guerre, le haut commandement a compris qu'il fallait éloigner le plus possible du feu de l'ennemi, aussi bien dans sa métropole qu'en Algérie, sur les frontières terrestres comme sur les bords de mer, toutes les agglomérations pouvant risquer d'être facilement anéanties. C'est ainsi qu'il a été arrêté que votre formation, qui avait déjà quitté Hussein-Dey pour Maison Blanche, aurait sa base à Blida.

Cette décision a été prise après des études approfondies faites par des techniciens les plus qualifiés, les plus compétents. Et depuis, que de difficultés, que d'obstacles il a fallu surmonter !!!

Ce projet a eu pour adversaires - et pour des raisons qui n'avaient rien à

voir avec la Défense Nationale - certains mêmes de ceux qui auraient dû le défendre avec le plus de chaleur. Fort heureusement et raisonnablement, ils sont loyalement revenus sur leur erreur.

Il y a un an, j'ai eu la bonne fortune de pouvoir faire venir ici Monsieur le Ministre Laurent Gyrrac, Ministre de l'Air. C'était un événement d'une importance capitale, car je sentais bien qu'à Paris, on ne se doutait ni de la valeur de l'emplacement, ni de l'importance de ce qui existait déjà. Successivement, le nouveau camp a reçu la visite des plus imminentes personnalités de l'aviation, tel que Mr le Général M..... Président de la commission aéronautique du Sénat, MMrs les Généraux Sacconey et Targe, Monsieur l'Intendant Général Guirraud et tant d'autres. Toutes se sont montrées absolument émerveillées et après les attaques du début, ce qui a été fait à Blida, est donné comme modèle à toutes les formations de la Métropole.

Ce matin, mon Colonel, lorsque dans notre attente impatiente, nous avons aperçu à l'horizon, dans le ciel azuré, les premiers points noirs grossissant au fur et à mesure qu'ils approchaient, quand nous avons entendu le ronflement des moteurs, quand enfin nous vous avons vu atterrir hardiment sur ce terrain, nous avons tous ressenti, en nous, une joie indicible.

C'est que nous avons compris que cette première prise de contact était une prise de possession officielle de notre nouveau camp.

Nous sommes surs, maintenant, que nos craintes qui n'étaient pas chimériques, de voir, si insensé que cela puisse paraître, abandonner cette œuvre merveilleuse, doivent se dissiper complètement.

Je sais que le Ministre actuel de l'Air, Monsieur Dumesnil, comme d'ailleurs tous les grands techniciens qui l'entourent, s'intéresse particulièrement à cette installation et activera les travaux des dernières constructions. Il me l'a formellement et solennellement promis, au cours d'une séance de nuit, que je puis qualifier de fameuse, et je sais qu'il ne manquera pas à sa parole!

Et si des difficultés financières se présentent, il ne perdra pas de vue que tout retard serait criminel, car il condamnerait à la dégradation, à la ruine une œuvre aussi splendide que coûteuse.

Je sais, mon Colonel, que vous avez à Paris et au Ministère de l'Air, où vous avez fait un long stage, de nombreux amis. Si vous le voulez bien, nous conjuguerons nos efforts, et je suis certain qu'à nous deux, nous pourrons faire œuvre très utile. Votre première impression, vous me l'avez confié, est excellente; que sera ce lorsque vous aurez pu mieux apprécier les beautés, les charmes réputés de notre belle cité et de notre charmante région. Et puis, consultez tous ceux qui ont tenu garnison ici, tous les anciens du premier chasseur d'Afrique et du premier tirailleur, depuis les chefs illustres comme le Maréchal Franchet d'Espéry, le Général Pequin, actuel Chef de Cabinet du Ministre de la Guerre, jusqu'aux si braves et si distingués Officiers que nous possédons actuellement; tous vous diront combien notre population sait gâter, choyer, en toutes circonstances, de toutes façons, les éléments de la garnison qu'elle est heureuse de posséder; en un mot, combien sont cordiales, affables, les relations entre civils et militaires. J'en prends à témoin

tous ceux qui sont ici présents et qui ont bien voulu répondre à notre invitation.

Je sais qu'avec vous tous, ces liens ne pourront qu'être aussi étroits, aussi agréables, et c'est pourquoi nous désirons tant voir, au plus tôt vos ailes gracieuses, non seulement survoler quotidiennement notre ville, mais encore circuler parmi nous, gracieusement posées sur vos uniformes.

Joyeusement, avec fierté, je lève ma coupe à vous mon Colonel, à tous vos Officiers, à toutes les unités de votre vaillant groupe.»

Au discours de Mr Gaston Ricci, le Colonel Weiss, répondit en ces termes :
«Permettez-moi d'être l'interprète du 1^{er} groupe d'aviation, pour vous dire toute la joie que nous avons ressentie devant l'accueil si chaleureux, et fait avec tant de coeur, par votre gentille ville. J'en remercie votre si dévoué Député Maire, hautement apprécié à Paris, Monsieur le Colonel, Commandant d'Armes, le Conseil Municipal, les Elus, nos camarades et la population blidéenne.

C'est d'une aile joyeuse que nous sommes venus à vous, aujourd'hui, car nous avons une foi ardente dans l'aéronautique. Devançant les faits, de hautes personnalités civiles ont cru à l'aviation qui est une force nationale.

Autrefois, délaissée, c'est aujourd'hui plus qu'une arme, c'est la véritable force de la Nation. A méconnaître cette vérité, les peuples s'exposeraient à de cruelles méprises.

C'est non seulement une forme militaire, mais aussi une force économique qui touche à tous les rouages de notre activité. Elle est encore une force scientifique car elle permettra un jour l'étude de l'atmosphère. Grâce à elle, on pourra étudier la tempête chez elle. Ce jour là, quels services ne rendra-t-elle pas à l'agriculture ?

Enfin, et surtout, elle est une force morale. Elle rapproche les distances,



elle réunit par sa vitesse vertigineuse les cerveaux et les coeurs. C'est là son rôle le plus beau. Etant resté dix ans au Bourget, je puis en causer en toute connaissance de cause. Les impressions ressenties à la suite des visites d'avions étrangers font plus, pour la paix des peuples, que les plus longues et les plus subtiles discussions de nos ambassadeurs.

Aujourd'hui, nous n'avons volé modestement, qu'une soixantaine de kilomètres. Nous avons néanmoins réalisé notre rôle, puisque nous avons rapproché des cerveaux et des coeurs : ceux de l'aéronautique et ceux de la population de Blida à laquelle nous adressons nos vifs remerciements pour son cordial accueil.

L'aviation est devenue notre arme principale, grâce aux efforts persévérants, tenaces de tous. Et pourtant, que de sottises n'a-t-on pas dites ou écrites sur l'aviation!

Permettez-moi de vous dire qu'il faut faire justice de ces paroles mal sonnantes, surtout à la pensée que notre matériel est le premier du monde. Certes, l'aviation a son rôle, très beau, à accomplir en faveur de la paix. Mais si la guerre l'exigeait, c'est en face, avec courage et de tout notre coeur de français que nous affronterions le danger. Ce jour là, s'il survenait, nous saurions faire complètement tout notre devoir.

Messieurs, je lève ma coupe au Maire, dont je connais les efforts quotidiens, inlassables, en faveur de la construction de ce camp, à la ville de Blida, à l'aviation française, à la plus grande France.»

Quelques instants plus tard, salués par les applaudissements du Public, les grands oiseaux roulaient pour s'envoler légèrement dans le ciel blidéen. Piquant droit sur leur port d'attache, les avions disparurent bientôt dans une féerie lumineuse aux yeux des spectateurs.

LES PREMIERES DIFFICULTES SURGISSENT

Si les premières constructions, l'inauguration des premiers bâtiments, l'atterrissage des premiers avions sur le terrain de Blida, constituèrent d'évidentes satisfactions pour Mr Gaston Ricci, de nombreuses difficultés vinrent par la suite jeter un voile sombre sur l'optimisme du Député Maire.

Mais ces déceptions ne surent que renforcer, la volonté tenace de Mr Gaston Ricci, qui multiplia ses démarches pour parvenir au but qu'il s'était fixé.

Par lettre, datée du 22 décembre 1930, Mr le Ministre de l'Air, prévenait Monsieur le Maire de Blida que la modicité des crédits figurant au budget 1931/1932 ne pouvait permettre la continuation des travaux.

Monsieur Gaston Ricci, intervenait immédiatement. Le 3 février 1931, il adressait cette lettre à Mr Dusmenil, Ministre de l'Air.

Mon cher Ministre et ami,

Permettez moi d'appeler tout particulièrement votre bienveillante attention sur la question du Centre d'aviation de Blida.

Par lettre du 22 décembre dernier, votre prédécesseur au Ministère de l'air

m'a informé que les travaux se trouveraient complètement arrêtés. La modicité des crédits inscrits au budget de l'exercice 1931/1932 ne devant même pas permettre d'affecter la moindre somme à ce chantier au titre dudit exercice.

Laissez moi vous dire que cet arrêt des travaux est fâcheusement interprété par la population de cette ville qui se demande si le Ministère n'a pas abandonné, de ce fait, l'idée de construction de ce centre d'aviation.

En ma qualité de Maire de Blida, je me permets donc d'insister tout spécialement pour que vous vouliez bien examiner la possibilité de faire poursuivre l'exécution des travaux dont il s'agit.

Je serais heureux, d'autre part, de recevoir l'assurance officielle que l'arrêt qu'ont subi ces travaux est simplement momentané et que l'Administration poursuivra rapidement cette réalisation.

Veuillez agréer...

signé : Gaston Ricci

Le 16 avril 1931, le Député Maire adressait ce télégramme à Monsieur le Ministre de l'Air :

« Apprends avec stupéfaction que travaux camp aviation Blida sont sur le point être arrêtés faute de crédits -stop- Ne puis y croire, tant la chose me paraît invraisemblable et inadmissible, reconnaissant me tenir au courant - stop - espère m'éviterez déposer demande interpellation - amitiés - Ricci Député.»

En réponse à ce message, le Ministre de l'Air, adressait ce télégramme à Mr Gaston Ricci :

« Ai pris dès 7 avril dispositions pour que travaux terrain aviation Blida soient poursuivis, sans interruption - stop - amitiés J.L. Dumesnil.»

Monsieur Ricci obtenait ainsi satisfaction.

L'alerte avait été chaude. Cependant, malgré les interventions du Député Maire, malgré les promesses des Personnalités auprès desquelles il montrait ses craintes et manifestait son impatience, il fallut bien se rendre à l'évidence et constater que les travaux se poursuivaient à une cadence de plus en plus ralentie... pour s'arrêter complètement en octobre 1931.

Le 13 octobre 1931, Monsieur Gaston Ricci adressait cette lettre à Monsieur le Ministre de l'Air :

« Mon cher Ministre et ami,

j'ai hier visité le camp d'aviation, c'est navrant, c'est désolant, c'est à hurler de rage et d'indignation. Tous les travaux sont arrêtés. Une ruhe abandonnée et qui va se dégrader, alors que, dans ses moindres détails, tout y est parfait !

Le Général Sacconey, notre collègue M..... et autres comités en matière d'aviation ont été émerveillés littéralement. D'ailleurs, notre camp est cité et donné en exemple dans la métropole.

Alors, crier, protester, ce serait mon devoir et de Député, et de Maire, et de conseiller général, mais vous êtes un ami. Je vous signale donc cet état de choses scandaleux, et je viens vous dire qu'ayant votre parole que les travaux ne seraient pas interrompus, je suis sûr que prévenu, tenu au courant, vous ne tolérerez pas ce scandale. Merci d'avance.

signé : Gaston Ricci

Ne recevant pas de réponse à cette lettre, Monsieur Gaston Ricci, adressait le 27 octobre 1931, le télégramme suivant à Monsieur le Ministre de l'Air :

Etonné recevoir aucune réponse lettre- stop - si travaux camp aviation reprennent pas en urgence, me verrais à regret, obligation entreprendre campagne énergique et interpellé - stop - compte sur votre amitié pour m'éviter en arriver cette extrémité, et prévoir pour prochain budget, sommes indispensables. Amitiés.

signé : Ricci

Le même jour, le Député Maire adressait ce télégramme au Général M..... Président de la Commission Air du Sénat.

Vous signale arrêt travaux camp aviation Blida, vouant bâtiments à décrépitude - stop - situation absolument intolérable - stop- compte sur vous pour protester énergiquement, et exiger reprise immédiate projet. Meilleurs sentiments.

signé : Ricci Député

Le 9 novembre 1931, Monsieur le Ministre de l'Air, assurait Mr Gaston Ricci, qu'il avait donné les ordres nécessaires pour que les travaux ne soient plus stoppés sur la base aérienne de Blida, et pour que les avions du 1^{er} groupe d'aviation d'Afrique viennent atterrir sur la base chaque fois que cela leur sera possible.

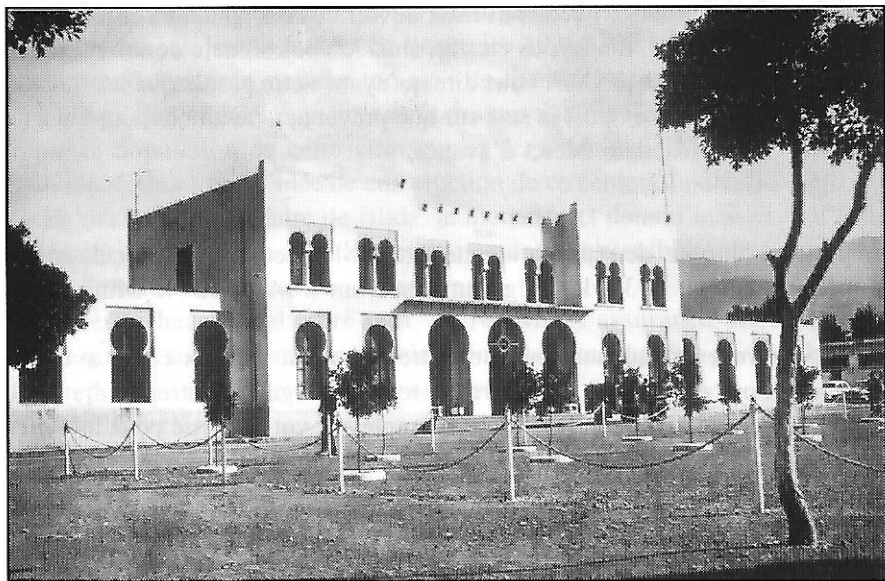
Par lettre du 1er décembre 1931, Monsieur le Ministre de L'air faisait savoir à Mr Gaston Ricci, qu'une somme importante était réservée au profit du camp de Blida, pour l'exercice 1931/1932.

L'ensemble des crédits alloués, jusqu'à ce jour, se montait à près de six millions de francs. Quinze millions étaient encore nécessaires pour achever les travaux prévus.

Monsieur le Ministre précisait que ces travaux seraient poursuivis aussi activement que le permettraient les crédits mis à la disposition de son département, pour les dépenses de cette nature.

De son côté le Général M..... confirmé dans ses fonctions de rapporteur du budget de l'Air, promettait à Mr Gaston Ricci de mettre dans son rapport un passage énergique sur le terrain de Blida.

D'autre part, Monsieur le Ministre de la Guerre informait Mr Gaston Ricci qu'il était dans ses intentions de pousser très activement les formalités concer-



nant la création de la cité militaire de Blida.

Enfin, le 4 décembre 1931, Monsieur Dumesnil, Ministre de l'Air, promettait à Mr G. Ricci, au cours de la séance de la chambre, d'accélérer l'aménagement définitif du terrain de Blida, à l'aide de crédits budgétaires normaux.

Aussitôt, Mr G. Ricci demandait au Ministre de l'Air de bien vouloir approuver les projets techniques et les travaux préparatoires des marchés établis par les autorités locales du génie et de l'aviation.

Le 29 janvier 1932, le Ministre approuvait le projet pour l'exécution du réseau d'alimentation en eau et des installations électriques. Un crédit de 575.000 frs à prélever sur le budget de 1932 était affecté pour ces travaux qui devaient commencer le 1^{er} avril 1932.

D'autre part, un nouveau crédit de 300.000 frs était alloué, pour l'achèvement du nivellement et du balisage du terrain.

Monsieur le Ministre précisait que ces travaux terminés, le terrain de Blida pourrait recevoir une première escadrille d'avions militaires et être utilisé comme escale pour les avions de tourisme.

Toutes ces satisfactions auraient pu récompenser les efforts de Mr Gaston Ricci, mais cet homme vigilant ne pouvait manquer d'intercéder à nouveau pour le camp de Blida et ceci pour les raisons suivantes :

Monsieur le Ministre de l'Air ayant demandé au parlement un crédit de 25 millions pour l'ensemble des camps d'aviation, les membres du parlement accordaient 50 millions supplémentaires soit 75 millions.

Le 6 février 1932, Monsieur Gaston Ricci écrivait à Mr Gignoux, Sous Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale, soulignant l'importance qu'il attachait à la continuation des travaux sur la base de Blida. Monsieur G. Ricci demandait au Sous Secrétaire d'Etat si sur les 50 millions supplémentaires accordés, il ne lui serait pas possible d'en allouer une dizaine à Blida.

En fait, Mr G. Ricci essayait d'obtenir les crédits nécessaires pour l'achèvement de la base. Le Député Maire tentait cette ultime démarche auprès du Sous Secrétaire d'Etat avant d'être dans l'obligation d'intervenir à la tribune de la Chambre.

N'obtenant pas de Mr Gignoux cette réponse favorable qu'il attendait, Mr Gaston Ricci intervenait à la tribune de la Chambre le 4 mars 1932.

Le Journal de l'époque « l'Indépendant », ayant fait paraître la publication officielle in extenso de cette intervention, nous pouvons suivre les efforts de Mr G. Ricci, Député, Maire, Conseiller général.

Le Président de la Chambre :

« La parole est à Mr Gaston Ricci, mandaté par le groupe d'action démocratique et sociale. Mr Gaston Ricci monte alors à la tribune.

« Messieurs,

Bien que mandaté par mon groupe, je serai aussi bref que possible, je n'userai même pas du temps que m'accorde le règlement. Je demande simplement à la Chambre de ne pas mesurer l'importance de la question que j'ai à lui soumettre à ma brièveté. Cette question est en effet des plus graves, puisqu'elle se rattache à la Défense Nationale et en même temps, à la sauvegarde des deniers publics.

Personne n'ignore qu'après la guerre, les hommes qui assument la grande responsabilité d'organiser la Défense nationale, ont été amenés, tout naturellement, à tenir compte des grands enseignements de cette épouvantable épreuve. Ils ont estimé que parmi les mesures qui s'imposaient, les plus nécessairement, et qu'il y avait urgence à réaliser, venait en premier lieu, celle qui consiste à éliminer, dans la mesure où on le pouvait, la possibilité de détruire par le canon nos agglomérations d'hommes, de matériel, de munitions, de vivres, et simultanément les immeubles affectés à leur protection.

En Algérie, et j'y arrive de suite, car je veux restreindre la question pour mieux la préciser, on a décidé d'éloigner de la côte la plus importante partie de ce que les tirs venant de la mer pouvaient atteindre.

Parmi les premières unités dont le déplacement fut ordonné, se trouva, on le conçoit facilement, le camp d'aviation d'Hussein Dey. Il se trouvait en effet sur la plage même, donc exposé aux premiers obus. Après des études très longues, très sérieuses, le choix du futur déplacement se porta sur Blida-Joinville.

Blida est à 50 kms de la côte, le climat y est des plus sain, l'eau abondante et réputée pour sa pureté : cette ville possède déjà d'ailleurs, vous le savez tous, une garnison importante. Point, qui n'était pas à négliger, la municipalité s'empressa d'offrir à un prix de faveur un terrain merveilleux à tous points de vue, dans cette splendide plaine qu'est la Mitidja.

Depuis déjà plusieurs années, les travaux ont commencé, des millions ont été dépensés, et des immeubles très importants sortent de terre, notamment le pavillon de commandement, les bâtiments du casernement, un double hangar, les bureaux d'escadrille, la cantine, le réfectoire, le foyer. La plateforme

d'atterrissage est prête, on est en pourparlers pour l'achat de l'emplacement nécessaire au Mess des Officiers. D'après les prévisions, deux années suffiraient pour l'achèvement du camp.

Or, ces temps-ci, de vagues rumeurs me parvenaient, pour m'apprendre que l'on voulait suspendre le projet.

Je n'y ai d'abord pas attaché d'importance, ce bruit paraissait si invraisemblable! Mais peu à peu, on me faisait savoir que les travaux allaient en se ralentissant..., qu'ils s'arrêtaient ! Je me suis dès lors inquiété. J'ai écrit au Ministre, je suis allé aux renseignements, j'ai protesté. Ceci remonte à hier, car j'ai été pris au dépourvu.

Et bien, Monsieur le Ministre, je le déclare très haut, cela ne peut pas être; Cela ne sera pas, car vous ne pouvez admettre et dans tous les cas, la Chambre ne permettra pas, ne tolérera pas que se produise un pareil scandale. Le mot n'a rien d'excessif. Ce serait le gaspillage des deniers publics, en même temps qu'un signe de désordre des plus inquiétant.

Actuellement, une partie du camp d'aviation d'Hussein Dey a été transporté à Maison Blanche. Lorsque le Personnel militaire quittera Maison Blanche pour aller à Blida, les locaux de Maison Blanche ne seront pas perdus, on y installera, en effet avantageusement, l'aviation commerciale qui elle aura intérêt à être près de la côte et près d'Alger... Autant d'avantages que l'aviation militaire y trouve d'inconvénients, paralysant complètement la vie de cette importante formation (très bien - très bien...)

Le plus grave des ces inconvénients est celui qui atteint le Personnel du groupe, et il n'est pas exagéré de dire que cette belle unité est sérieusement menacée. En effet, le commandement y est impossible, car l'échelon volant situé à Maison Blanche échappe complètement à l'autorité du Chef qui en est séparé de plus de 30 kms, puisque l'Etat Major, les Services Administratifs et le parc restent stationnés à Hussein Dey. Ces deux garnisons, installées sous le signe du provisoire, laissent à désirer dans leurs installations essentielles et ceci n'est pas encore fait pour faciliter l'exécution du service.

A Maison Blanche où sont stationnées les deux escadrilles du groupe, les conditions matérielles sont encore plus détestables : l'aire d'atterrissage est défectueuse, il n'existe aucune ressource pour le logement, l'existence des Officiers et Sous-Officiers. Le séjour y est dangereusement insalubre, en raison de l'établissement du terrain de Maison Blanche sur d'anciens marécages.

A ces inconvénients, que le personnel subit péniblement, s'en rajoute un dernier qui pèse lourdement sur les crédits dont dispose le département de l'air : c'est celui des transports. Faute de moyens de communication par tramway ou chemin de fer, tous les mouvements entre Alger et Maison Blanche, Alger, Hussein Dey, Maison Blanche et Hussein Dey se font par automobiles. Le transport de Personnel, du matériel et du ravitaillement, nécessite un va et vient constant entre ces trois points, dont le développement représente plus de 50 kms. Si bien, que les véhicules militaires parcourent journellement, plusieurs centaines de kilomètres. Cette situation dure depuis

des années, et je ne crois pas m'avancer en affirmant que le coût du combustible, l'amortissement et l'usure du matériel roulant, se chiffrent par millions. C'est une situation qui a trop duré, et ses conséquences sont par trop graves et trop coûteuses, pour que Monsieur le Ministre de l'Air, n'y mette pas un terme. (très bien, très bien ...)

Y aurait-il des raisons majeures pour expliquer, excuser même, ce que j'appellerai une folle inconséquence, une erreur criminelle ? aucune !

Pendant le centenaire, j'ai fait en avion le trajet Blida - Sétif avec mon ami, Monsieur Laurent Eynac, alors Ministre de l'Air. Nous avons visité les deux camps, celui de Blida en construction notamment. Le Ministre a approuvé tout ce qui avait été fait, s'est déclaré enchanté du choix de l'emplacement ... au point de vue technique, je défie qu'on apporte la moindre critique, d'autant plus qu'elle serait bien tardive, alors que les travaux sont commencés depuis plusieurs années, que le plus gros est fait, et qu'on a déjà, je l'ai dit, dépensé des sommes énormes.

Et puis, j'ai pour défendre ma thèse, les rapports des autorités, des techniciens les plus qualifiés, et notamment ceux du Général Waulin qui vient de quitter le commandement du 19^{ème} corps d'armée, pour venir au Ministère de la guerre, du Général de Division Sacouray, Inspecteur technique des forces aériennes, pour ne citer que ceux-là.

Qu'on en trouve un seul qui ne crie pas à l'hérésie, à l'idée d'arrêter les travaux en cours, de condamner à se décrépir inévitablement tout ce qui a déjà été fait, car lorsqu'on abandonne des immeubles en construction pour les reprendre... Dieu sait quand, c'est les vouer à la ruine !

Et maintenant, Monsieur le Ministre, je ne veux pas dédoubler ma personnalité, et vous dire comme Maire de Blida : Il y a entre l'Etat et ma commune, un contrat formel. Nous avons livré un terrain important, nous avons fait de très gros sacrifices à des conditions déterminées nettement, pour un but bien défini : La création, la construction d'un groupe d'aviation - Vous n'avez pas le droit de violer vos engagements.

Je veux rester sur une position plus noble, plus élevée, celle de la Défense Nationale. Ce n'est pas à la légère que Blida a été choisi comme centre d'aviation, c'est pour les raisons vitales que j'ai indiquées, au début de mes explications : Ce n'est pas à la légère que des millions ont été déjà dépensés.

Je jette ici, Monsieur le Ministre, le cri d'alarme : Il ne faut pas laisser un aussi grave scandale se produire. Vous êtes maintenant éclairé, alerté, à vous de prendre vos responsabilités.

Je suis certain que vous allez tranquilliser, je ne dis pas seulement la population de Blida, mais encore et surtout, ceux qui s'intéressent à la grave question de la Défense Nationale» (Applaudissements)

Monsieur le Président : « la parole est à Monsieur le Ministre de l'Air »

Le Ministre de l'Air répond immédiatement à Monsieur Gaston Ricci :

« Ma réponse sera simple et précise, les travaux d'aménagement du terrain de Blida, commencés en 1928, ont été poursuivis en 1929, on y a dépen-

sé jusqu'à présent 5.600.000 frs.

Cette année, 2.500.000 frs ont été affectés aux travaux neufs en Algérie et Tunisie, pour l'aviation militaire, et notamment pour l'amélioration des installations de Sétif et d'Oran, où les hommes sont logés dans des baraquements dans des conditions inadmissibles.

C'est la raison pour laquelle, cette année aucun crédit n'avait été attribué à la continuation des travaux de Blida.

Il était entendu, qu'ils devaient être repris au cours de l'exercice prochain.

Mais désirant ne pas laisser interrompre ces travaux, ce qui pourrait dans une certaine mesure, je ne dis pas rendre inutiles ceux qui ont déjà été effectués mais en retarder l'utilisation, je m'efforcerai de trouver sur d'autres crédits les disponibilités qui me permettront de continuer les travaux entrepris.

Monsieur Gaston Ricci : «Je vous remercie Monsieur le Ministre, je retire ma demande de renvoi »

Monsieur le Président : « La demande de renvoi est retirée »

Ces officiers supérieurs ont commandé la base

Colonel WEISS

Commandant DELCROIX

Colonel BLOCH

Lieutenant-colonel BOLLON

Colonel MONTRELAY

Colonel TERRASSON

Colonel GOURRILLON

Colonel ENSELME

Commandant BONNAMY

Lieutenant-Colonel LAGER

Lieutenant-Colonel SECRETANT

Lieutenant-Colonel FAYE

Colonel LE JAMTEL

Colonel d'HAUTEFEUILLE

Colonel GRANDVOYNET

Colonel PINTEAUX

Colonel GARDETTE

Colonel LEBLEVENNEC