

Marine.

MM.

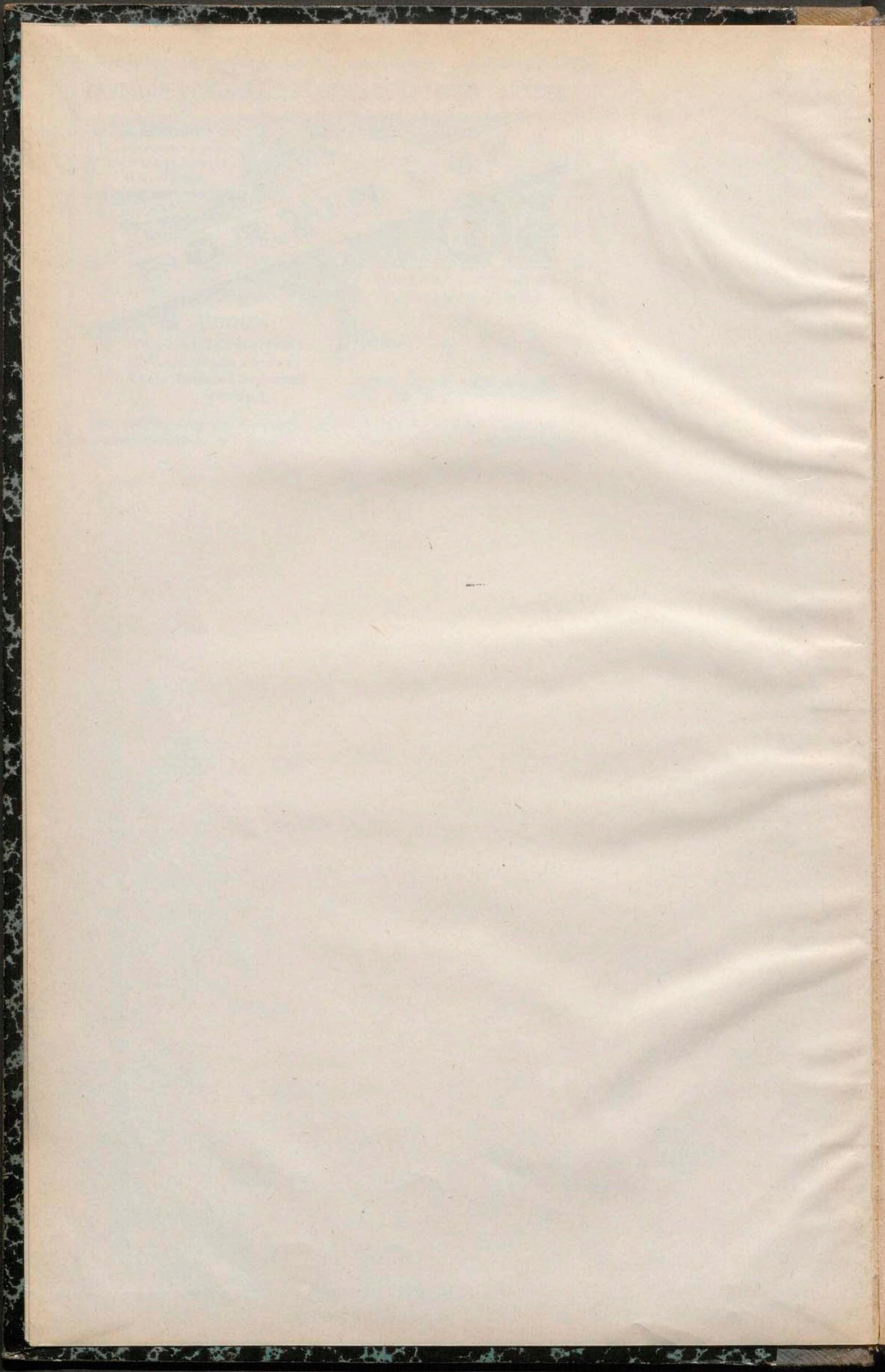
ALBERT MAHIEU.  
ALFRED BRARD.  
BÉRANGER (Henry).  
BERGEON.  
COMTE DE BLOIS.  
BRINDEAU.  
CHAUMET (Charles).  
COTTOLI.  
DUDOUYT.  
DUPLANTIER.  
DUROUX.  
ÉMILE SARI.  
D'ESTOURNELLES DE CONSTANT.  
FARJON.  
FENOUX.  
FLAISSTIÈRES.  
FORTIN.  
HENNESSY (James).

*Almery*

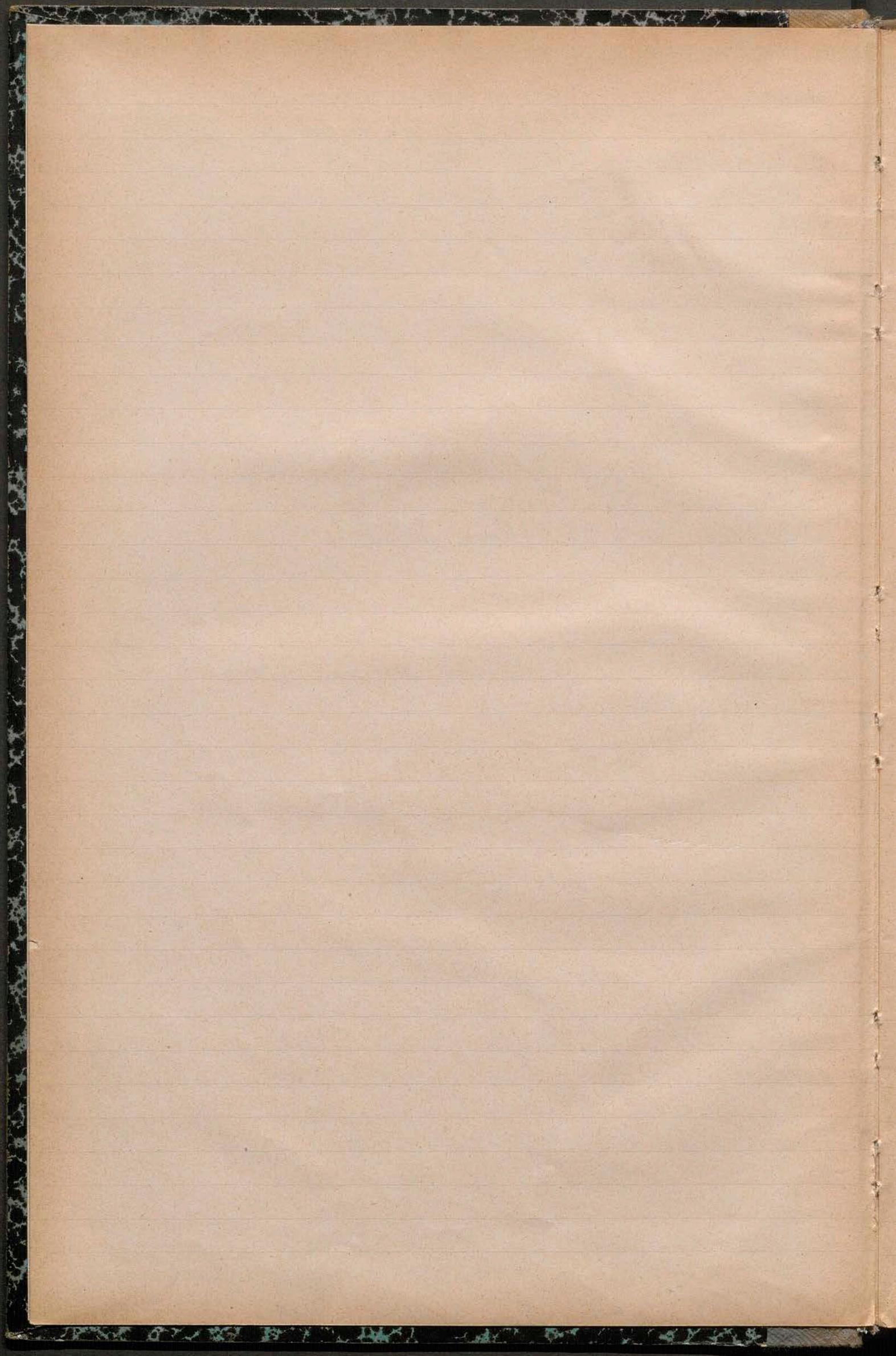
MM.

HÉRY.  
DE KERGUÉZEC.  
LAMY.  
LANCIEN.  
DE LAVRIGNAIS.  
LE HARS.  
LEMARIE.  
LE TROADEG.  
MAGNIEN.  
MORAND.  
MULAC.  
PAMS (Jules).  
PERREAU.  
DE POMEREU.  
RIOTTEAU.  
ROULAND.  
SERVAIN.  
TISSIER.

1924.



Année 1924



5

Seance du Vendredi 11 Janvier 1924



Présidence de M. de Kerquèze

Présents: M. M. Riottreau, Perreau, Tenuire, Mulac,  
Duvruyt, Henrivy, Brindeau, Servau, de Blies, Morand,  
Fayon, Pams, Avalland, de Ponceret, Duroux.

Affaire du Dixmude.

M. le President

Pendant les vacances, une nouvelle catastrophe s'est produite, qui a soulevé une émotion considérable dans le pays. Le grand dirigeable Dixmude s'est perdu corps et biens au cours d'une sortie. Si j'avais pu réunir la commission avant le 9 Janvier je l'aurais fait, mais le Parlement était en intersession. J'ai eu le devoir cependant en ma qualité de président de la commission d'autant qu'en mon nom personnel poser par la voie de la presse un certain nombre de questions au ministre de la Marine et j'ai écrit l'article du "Matin" que voici avec plaisir. Je tenais à marquer ainsi que la commission de la Marine du Sénat se préoccupait de la question et a indiqué que dès la rentrée elle s'en saisirait.

La catastrophe du Dixmude est une des plus graves non seulement par la disparition d'une unité aérienne importante, mais par le nombre et la qualité des vies perdues: notre devoir est donc d'examiner s'il n'y a pas eu de fautes commises.

Le qui paraît étrange tout d'abord c'est que le Dixmude soit parti pour la randonnée qu'il devait accomplir alors qu'on était en plein hiver et au moment de l'équinoxe: il semble que des précautions insuffisantes aient été prises par le ministère de la Marine et que le voyage n'ait pas été organisé.

Le moment était mal choisi: pendant le mois de Décembre, la Méditerranée est toujours agitée

lorsque j'ai manifesté au Ministre de la Marine mon intention d'aller en Corse et à Bizerte à cette époque il m'a fait observer que la mer était mauvaise en décembre. Il donc il y a des inconvénients pour des navires de surface à naviguer à cette période de l'année quels dangers peuvent évoquer les navires aériens, plus fragiles et pris dans la tempête même.

Qui a donné les ordres pour le départ du Dicmude? On ne le sait pas. C'est un point qu'il faudra élucider.

Dans quelles conditions le voyage a-t-il été préparé? L'Etat-major de la Marine paraît de gage de toute responsabilité: il n'intervient en effet que dans les opérations d'œuvre militaire: les exercices d'entraînement sont prescrits et approuvés par la direction de l'Aéronautique: or la direction de l'Aéronautique ne dépend pas de l'Etat-major mais du Ministre directement.

Le commandant du Plessis de Grenieran avait établi un premier plan qui a été soumis au commandant des frontières maritimes du sud-est. L'annual commandant ces frontières a certainement transmis les propositions au Ministre: le cabinet du Ministre l'a examiné il paraîtrait même qu'il l'aurait approuvé.

Et pendant quand le Dicmude est parti il n'était pas dans des conditions de préparation complète: il n'avait pas toute sa TSF: son moteur auxiliaire lui manquait: du Plessis de Grenieran l'avait réclamé à plusieurs reprises la TSF elle-même ne fonctionnait pas parfaitement. Or quand les allemands envoient un Zeppelin faire un raid celui-ci devait se tenir en rapport avec tous les postes de TSF et ceux-ci devaient lui signaler tous les événements qui pourraient l'intéresser: et même en opérant ainsi ils avaient des accideuts. Or pour le Dicmude rien de pareil

5

n'avait été prise : on n'avait pas averti les postes de TSF : c'est du Plessis de Grenaudier qui a été prévenu contact avec eux et les prévenir alors que cela ne lui incombait aucunement.

Un point de voie météorologique aucun précaution n'avait été prise : on n'avait pas remis les renseignements : j'ai dans mon dossier des pièces qui montrent que l'<sup>l'officier national</sup> Bureau central météorologique n'avait pas été consulté

Comment dans ces conditions a-t-on pu donner l'ordre de départ et qui l'a donné. On suppose, mais ce n'est là qu'une supposition que l'ordre a été apporté de Paris par le commandant Yvon sous-directeur de l'aéronautique qui devait embarquer sur le Dixmude et y trouver la mort.

J'ai cherché à savoir quels étaient les buts du voyage : au Ministère de la Marine, j'ai trouvé toutes les brèches closes : il est certain qu'un ordre avait été donné : je n'ai rien pu obtenir. Dans un article du Figaro pour le 5 Janvier M. Henry Vidal dans un article sans doute inspiré de clair que le désir manifesté par quelques-uns de connaître les responsabilités est injustifié : le voyage dit-il avait un but déterminé : l'examen du désert en vue d'un prochain raid vers le Niger, l'entraînement de l'équipage, et l'expérimentation d'un nouveau gouvernail.

Le fait que l'Etat Major de la Marine n'a pas eu connaissance de la préparation de ce voyage indique que M. Henry Vidal doit avoir raison et qu'il ne s'agissait là que d'entraînement et d'études techniques.

Dans ces conditions était-il nécessaire, même utile d'opérer cette reconnaissance en plein hiver ?

Pour dégager de hautes responsabilités, on s'est tenu la semaine dernière à une manœuvre qui m'a arraché le cœur on a mené une véritable offensive contre sa mémoire en prétendant que lui seul était responsable : il est inadmissible qu'on veuille ainsi mettre à la charge des morts les fautes qui naissent aux vivants du Plessis de Grenetan était un officier de haute valeur et qui voyait clair.

On a prétendu que du Plessis était impatient de procéder à cette épreuve au cours de laquelle il devait trouver la mort. Or le Journal a publié le 8 Janvier, sous la signature de M. Larrouy, une circonscription que celui-ci avait eue avec le commandant du Plessis au mois d'octobre 1923.

Le commandant du Plessis, parlant de la croisière effectuée par le Diamant du 29 au 30 septembre 1923 s'exprimait ainsi :

"Pour arriver, le Diamant peut se tirer d'affaires par tous les temps à peu près maniables. Mais par gros temps ou tempête son principal ennemi c'est la mer. D'abord il devient très difficile d'observer les phares ou les étoiles. Ensuite, le mouvement constant obligatoire avec les vagues nous détruit sans laisser de traces ... Or je suis comme une chèvre attachée à son piquet : je n'ai qu'un piquet dans de l'eau. L'ivraje trouve du gros temps en Méditerranée et que j'ais quelque chance de rejoindre l'eau, je n'hésiterai pas à rallier mon port d'attache. Mais si je suis pris en Afrique du Nord aux beaux atmosphériques insupportables, je ne gaspillerai pas mon essence à lutter contre l'impossible ... j'ai cherché le désert ... ce n'est pas le rêve, il n'y a aucun personne pour me recevoir ... même si le Diamant est détruit je pourrai sauver mon personnel ... à moins qu'une cheminée ne me tombe sur la tête

je m'entraînerai car j'ai prévu les manœuvres que je tenterai !!

Et il ajoutait :

" Personnellement je ne souhaite pas que le deuxième revomme de si tôt une croisière aussi longue que la dernière. Il a montré ce qu'il par temps favorable il est capable. Mais ce n'est pas une raison parce qu'il a pu couvrir 8000 kilomètres sans aucune panne en enjambant tout à chaque sortie. Cette expérience de 119 heures a soulevé beaucoup de questions qu'il importe de résoudre avec méthode progressivement ..... D'où cela doit être étudié dans des sorties de courte durée à proximité du port d'attache, sur un plan progressif ... Il faut ensuite constituer un réseau complet de liaisons terrestres, aériennes, météorologiques et radiotélégraphiques dans toutes les régions où plus tard, accouplant son rayon d'action on voudra le faire naviguer. Jusqu'à présent tout est morcelé en cloisons étanches ... Pour que l'Office national météorologique qui reçoit 300 ou 400 graphiques d'information n'est-il point consulté ni informé quand nous appareillerons.

" Tout cela je le dis, je l'écris dans mes rapports et je le répète. Mais je n'entends jamais plus parler de rien sauf pour recevoir des ordres subits, émanant de Paris. On fait son possible pour les exécuter.

" Après le deuxième ou troisième jour de votre dernier record, de graves symptômes se sont déclarés, aggravés jusqu'à la fin : saignement de nez et d'oreilles, vomissements et étourdissements, impossibilité de bouche ou de manger ennulements et aphorries. Avant de recommencer un aussi long voyage, il faut évidemment et trouver les remèdes à cet empoisonnement par l'hydrogène auxquels s'ajoutent les nausées et vertiges d'un séjour prolongé en atmosphère rarefiee.

" Et puis tous nos hommes ont trop d'expérience  
aérienne pour ne pas savoir que si nous nous  
trouvons en Afrique du Nord par les mauvais temps  
d'automne d'hiver, l'insécurité de l'air nous se fera  
à pile ou face. Ils sont prêts à affronter toutes les rugosités  
et les intempéries, nous sommes là pour cela. Mais qui au  
moins ou ne nous envoie pas là avant que des précau-  
tions de surveillance et de protection aient été complètes.  
" Alors, au printemps prochain, par temps propice, on  
" pourra nous expédier au désert et en Afrique occidentale."

Après ces déclarations reproduites par le Journal,  
il me semble difficile de soutenir que le commandant  
du Plaisir de Grenéda a voulu partir à la date du 18  
décembre, en plein hiver.

Est-il admissible qu'après ce qu'il dit sur son état  
de santé, sur celui de son équipage, il n'ait pas  
reproduit ses observations dans ses rapports à ses chefs  
et que ceux-ci l'aient envoyé faire une randonnée en  
l'Afrique du Nord sans avoir étudié les questions  
qui concernaient ces rapports.

Je sais qu'il y a un rapport du commandant du  
Plaisir de Grenéda écrit après son voyage de septembre  
ce rapport serait arrivé le 9 décembre au ministère de  
la Marine : j'ai demandé à un avocat connaisseur,  
il n'est pas doutable qu'on doit trouver dans ce  
rapport l'écho des doléances qui sont relatives par  
l'article du Journal.

Ce n'est pas tout : des témoignages me sont  
parvenus : celui de M. Métévier qui dit qu'au début  
de décembre du Plaisir demandait trois mois pour  
mettre au point à Dakar.

J'ai un rapport de l'Office national météoro-  
logique qui engage gravement les responsabilités des  
autorités maritimes.

M. Rovestan père des deux officiers qui ont

perit dans la catastrophe, voyait souvent ses frères à Vallauris, ainsi que des Plénis de Grenédan.

Il dit qu'après la mort du 24 novembre M. de Grenédan fit un rapport d'ensemble qui ne seraient parvenu à M. l'amiral Fator qu'après le 18 décembre date de la mise en route du vaisseau.

M. Rovestan affirme que l'opinion des officiers du centre était que le voyage devait être retardé à cause de l'état de l'atmosphère dont l'instabilité cause des trous dans lesquels le vaisseau pouvait tomber et qui pouvaient provoquer une rupture, que la TSF était en mauvais état, que huit jours avant le départ M. de Grenédan ignorait la date du voyage et que c'est le commandant Yvon qui a apporté de Paris l'ordre d'appareiller, que l'amiral Gilly n'est pas venu à l'heure insister le vaisseau avant son départ, que M. de Grenédan n'a pas été appelé à Paris pour fournir les explications sur les avis qu'il a donné que l'avis des officiers était qu'il ne fallait jamais lutter contre le vent, que tout le centre savait que le ballon n'était pas prêt.

M. Rovestan affirme qu'il n'y avait pas de pales de rechange et que chacune d'elles devait venir d'Allemagne, que l'état des ballonnets était défectueux.

Enfin M. Rovestan croit qu'il y avait une commande de dirigeable en perspective et que c'est probablement là le véritable motif de la sortie de Dixmude à une telle époque.

M. Steeg gouverneur général de l'Algérie m'a dit, à moi-même n'avoir connu le voyage de Dixmude qu'en apprenant la catastrophe personne ne l'a informé de ce projet, ni demandé de mettre à la disposition des vaisseaux tous les moyens dont il dispose TSF et autres, personne

non plus, ne l'avait informé qu'il eût à mettre even-  
tuellement des moyens de secours à la disposition  
du Dixmude.

Enfin est-il exact qu'on ait donné des instructions  
pour que la presse ignore le départ du Dixmude?

Il serait facile d'interroger sur ce point le sous-  
chef de bureau Chope, du service de la Presse, pour  
savoir si le commandant Yvon, adjoint à l'ancien  
Gelly, ne lui a téléphoné rien de ce genre ayant un  
départ pour Paris.

On m'a dit cependant que le mécanicien Castera  
n'avait pas voulu partir avec le Dixmude: il  
serait curieux de connaître les motifs de cette décision.

M. le Comte de Blois Je crois qu'une enquête s'impose: M. le Président  
a apporté un certain nombre de faits, posé un certain  
nombre de questions qui devraient être élucides sur  
auxquelles ils font répondre.

Il y a d'abord la question de la date choisie.  
Certaines prétendent que correctement à ce qui  
a été affirmé dans la presse, le mois de décembre  
était le meilleur mois pour une sortie comme  
elle que devait accomplir le Dixmude. De janvier  
à avril la Méditerranée est très mauvaise, du 1<sup>er</sup>  
avril au 1<sup>er</sup> octobre un renouvelage du désert est  
très difficile quant à novembre il est aussi  
mauvais que le mois de janvier: le mois de  
décembre semblait être celui qui présentait le  
moins d'inconvénients.

Qui a donné l'ordre du départ? Je crois que  
ce sont surtout des circonstances locales qui  
devraient influer sur la date de sortie d'un engin  
comme le Dixmude. C'est le commandant du  
dirigeable qui la propose et l'ancien coman-  
dant le secteur qui approuve. En fait M. des  
Plessis de Grenaudier a dû fixer une date et

l'amiral Fatau n'a pas dit : non.

Le mois de septembre du Plenis de Grenédan avait proposé d'aller de luers à Dakar, la Marine lui répondit qu'avant de faire un pareil voyage il serait bon de procéder à un raid d'eau au dessus du désert.

Le programme de ce raid a été proposé par des Plenis de Grenédan, la dépêche figure au dossier qui se trouve au Ministère de la Marine : le programme a été approuvé ; le 19 d'octobre du Plenis de Grenédan demande à partir le 18 ou l'y autorise. Y avait-il des renseignements météorologiques contradiquant ce départ ? C'est un point qu'il faudrait préciser.

M. le Président

Si une date n'avait été fixée par personne comment le commandant Yvon se trouvait-il là ?

Quant aux renseignements météorologiques j'ai dans mon dossier ceux de l'Office national. Ils prouvent la tempête après le 18 : dès le 17 la situation était menaçante. Comment n'a-t-on pas tenu compte de ces indications.

M. le Comte de Blaiz

Il semble qu'il n'y ait pas eu liaison entre le Ministère de la Marine et l'Office national météorologique.

Quant aux communications météorologique par T.S.F. M. le Ministre affirme qu'elles ont été faites régulièrement au Désert.

M. Farjou

Comment se fait-il que le commandant du Plenis de Grenédan ait laissé monter à bord 11 passagers qui n'avaient rien à y faire, s'il avait tant de craintes pour son navire.

En dehors des commandants Henriques et Yvon tous les autres étaient des passagers bénévoles.

M. Rivotteau

En effet, le commandant d'une unité ne prendrait pas à bord des passagers bénévoles si il redoutait pour eux le moindre danger. Je crois qu'une enquête est indispensable.

M. le Président

J'ai cru devoir apporter devant la Commission les éléments que je possède.

Voici envoi une lettre de M. Plessis de Grenoble, en date du 7 octobre 1923. Elle m'a été communiquée par son destinataire.

" Cher Monsieur, je ne sais comment vous remercier de votre si chaleureux télégramme. Rien ne sera plus agréable et plus pieux que vos félicitations. Elles viennent de quelqu'un qui a expérimenté par lui-même les difficultés et aussi les beautés de l'aéronautique et dont les convictions et l'enthousiasme sont universellement connus et estimés. J'ose dire envoi une fois remercier.

Et maintenant permettez-moi d'attirer votre bienveillante attention sur l'avenir du dirigeable. Il est possible que les raids du Diamanté finissent par demander quelque jour la marine à construire. Le sera le renouement de l'œuvre si toutefois nos ingénieurs et nos industriels profitent de cette commande. Mais, hélas, j'ai la quasi-certitude qu'il n'en sera rien. Vous n'ignez pas que pour la construction des ballonnets du Diamanté et du Méditerranée on s'est adressé à un consortium Newport Astor. Société anonyme à Navaga. lus aérienne (S.A.N.A) réseau aérien transpacifique (R.A.P.) qui en réalité voulait Zeppelin et sa filiale de Tempelhof. Nous en avons été d'ailleurs pour notre courte honte car les ballonnets fournis par ces hommes de peuple n'en valent rien, mais le pli est pris maintenant. Il va falloir remplacer les ballonnets mauvais par d'autres et Zeppelin est sûr de la commande par ses intermédiaires financiers et parisiens. C'est sans doute ce qu'il voulait : il est installé en fait au service technique de l'aéronautique et le jour où celui-ci aura une commande à faire, malheureusement qu'il ne s'adressera à la firme pseudo-française. Peu de

13

quel sera l'aboutissement pratique de nos efforts. C'est évidemment. Je vous en supplie donc - le bien en haut lieu et défendre notre aéronautique française. Dites bien aussi que nous pouvons faire mieux que Zeppelin. S'il y a d'excellentes choses dans les rapports allemands, il y a d'énormes erreurs. Nous pouvons les éviter avec un peu d'attention. Mais hélas pas un ingénieur du service technique n'a osé prendre part à nos succès. Dites tout d'incorrection et de lâcheté. Et voilà ceux dont dépend matériellement notre succès et notre vie.

M. Brard.

signé du Plein

Leraït-il vrai qu'après la ~~catastrophe~~ <sup>catastrophe</sup> M. le Président du Conseil aurait dit au ministre de la Marine : Rentrez avec ces jouets là, je ne veux plus les voir dehors.

M. le Pr<sup>t</sup>

Non. M. le Président du Conseil aurait dit : Il n'est mieux valut ne pas sortir des instruments pareils.

M. le Comte de Blois

La lettre que vous venez de nous lire, M. le Président doit être corroborée par le rapport de du Paris de Grenelle. J'ai téléphoné ce matin au Ministre de la Marine. Il m'a dit qu'il ne croyait pas pouvoir être entendu utilement par la Commission ayant la clôture de l'enquête administrative qui est ouverte et immobile. Il m'a dit être à votre disposition pour nous donner tous renseignements généraux utiles sous cette réserve que cela n'empêtrait pas sur le domaine de la Commission administrative.

M. Perreau

Il faut demander au Sénat de nommer une commission d'enquête ou de donner à la l'<sup>ame</sup> de la Marine des pouvoirs d'enquête.

M. le Président

La commission d'enquête si elle était nommée devrait rechercher les moyens de mettre un terme au vise l'organisation de toute la Marine et dans la catastrophe du dix mille n'est qu'un incident.

La commission devra tenir au courant même M. le Ministre de la Marine à ses

La séance est suspendue à 4 heures.

Elle est reprise à 5 heures.

(Audition de M. le Ministre de la Marine)

La sténographie de cette audience est jointe au procès verbal de la présente séance.

M. le Ministre se retire.

M. le Président La Commission veut-elle prendre une décision aujour-  
d'hui ?

M. Brand In l'absence d'un certain nombre de nos collègues  
il me semble préférable d'ajourner toute délibération  
(assemblage)

La séance est levée à 19 h 10.

Le Président

15

Séance du 5 février 1924.

Présidence de M. Rivatteau P<sup>r</sup> d'âge.

Présents M. M. Perreau, Brindeau, Fayon, de Kerquijec, Lanic  
Hennuy, de Blois, Malher, Braud, Brindeau, Féroux  
Lari, Héry, Lemarie, Perrain, de Pommereu, Le Nars, de  
Lavergnac, Dudoingt.

Nomination du bureau pour 1924.

Sont élus par acclamation

Président M. de Kerquijec

Vice-Président M. M. Rivatteau et Féroux

Secrétaires M. M. Bergoin et le comte de Blois.

M. de Kerquijec prend place au fauteuil de la présidence  
M. de Kerquijec P<sup>r</sup> Je vous remercie de tout cœur de l'honneur que vous  
avez bien voulu me faire et je m'efforcerai de être à la hauteur  
de la haute mission que vous me confiez.

Je me suis jusqu'ici toujours efforcé de servir les  
intérêts du pays j'ai fait de mon mieux et vous m'avez  
toujours rendu ma tâche facile. Nous avons en effet  
réellement une vision claire du danger que la flotte  
courrait en Méditerranée et mandaté par vous je  
l'ai fait toucher du doigt au Gouvernement : il était  
grand temps d'y parer et c'est d'ailleurs qu'est partie cette  
initiative. J'ai eu une entrevue avec M. le Président  
du Conseil : il a compris la gravité de la situation : il  
a accepté de réduire de 6 à 4 ans les délais d'encoduction  
du nouveau programme naval et il m'a promis  
que dès que notre situation financière le permettrait  
un programme serait accueilli de quelques unités.

Cette année d'importantes questions nous sont  
venues : tout d'abord celle de la suppression d'un  
certain nombre d'armements. On a prétendu  
que si le projet de loi relatif aux armements n'était

pas encore voté, la faute en était à la commission de la Marine. C'est inexact. Le rapport de M. Lemery a été déposé au mois de Juillet dernier, il a été distribué dès la rentrée : l'affaire en ce qui nous concerne est donc en état mais la commission des finances qui a un avis à donner ne l'a pas encore formulé. M. Lemery n'ayant pas été réélu au dernier renouvellement, M. Farjon a bien voulu reprendre son rapport et soutenir la discussion en son lieu et place. J'insisterai à nouveau devant la commission des finances pour qu'elle dépose son avis et si elle se faisait trop attendre je porterai la question devant le Sénat.

Vous n'ignorez pas non plus que le gouvernement étant donnée notre situation financière a décidé d'opérer dans chaque département ministériel des économies. Un effort a été demandé au ministère de la Marine. Le ministre a tout d'abord envisagé des coupures sur la flotte armée. Cela nous ne devons pas le laisser faire (consentiment). Je montrerai au ministre le danger d'une pareille solution. On peut trouver des économies qui ne portent atteinte ni à l'esprit de la marine ni à son activité : il faut laisser nos flottes intactes. Je suis persuadé que la commission de la Marine veillera à ce qu'aucune mesure qui restreindrait la puissance de notre défense maritime ne puisse être prise : il faut que nos marins naviguent à la prochaine saison je vous ferai part également d'une communication qui m'a été adressée au sujet de l'affaire du Diamude.

M. de Lavrignac à propos du Diamude je trouve qu'il serait souhaitable que le nom de du Plessis de Grenelle fut donné à une de nos unités navales. Je suivrai la commission d'un projet de résolution, mais dès aujourd'hui je tiens à prendre date.

17  
Monsieur le Président Je saisirai bien volontiers la Commission de la question de votre  
projet de résolution mais je crois qu'il vaut mieux attendre  
que le travail de la Haute Commission d'enquête sur la  
catastrophe du Dimanche ait terminé ses travaux.

La séance est levée

Le Président

Séance du Mardi 12 Février 1926

Présidence de M. le Général Piéridat  
Présents MM Henry, Servain, de Blois, Perreau,  
Henry Bérenger, Lannier, Tenuix, Hennessy, Brindeau  
Tayot, Lemarie  
Excuse M. Brand.

M. le Général Piéridat

Je vous prie de me transmettre la lettre  
suivante.

M le Général Piéridat

"Conformément à l'art 84 du Décret du 15 Mai 1910  
le Vice Amiral, commandant les portes du Sud a réuni  
la commission réglementaire d'enquête, chargée de  
constater les causes de la perte du Dixmude et les  
responsabilités engagées.

"Cette commission ayant conclu que les responsabilités  
qui peuvent être engagées dépassent sa compétence,  
j'ai nommé pour les rechercher une Haute Commission  
d'enquête composée de

M le Maréchal Tayot, Inspecteur général de l'In-  
stitut nautique militaire

Le Vice amiral Fourrier, Membre de l'Académie des  
Sciences, ancien commandant en chef de l'Armée  
navale

Le Vice Amiral Touchard, ancien commandant en  
chef de l'escadre, ambassadeur de France

Le Vice amiral Le Bris, ancien Chef d'état-major  
de la Marine.

Je l'ai invitée à terminer ses travaux dans le  
plus bref délai possible.

Dès que cette Haute Commission m'aura fait  
de ses conclusions et que j'aurai pris les décisions  
qu'elles comporteront je m'exprimerai de les

transmettre à la C<sup>onseil</sup> du Ministre et je mettrai à sa disposition tous les documents qui se rapporteront soit à la Commission d'enquête de l'ordre, soit à la Haute Commission

Veulley éte.

Leçons Raberte

J'apelle à la Commission qu'en cours de son audience du 11 Janvier, M le Ministre de la Marine avait refusé de nous communiquer aucun document ayant que la Commission d'enquête ne se soit prononcée

Aujourd'hui il m'assure que dès le travail de la Haute C<sup>onseil</sup> terminé il mettra le dossier coruples à notre disposition.

La C<sup>onseil</sup> devra sans doute prendre connaissance de ce dossier (Assentiment)

Comment la C<sup>onseil</sup> entend-elle procéder à cette opération ?

La C<sup>onseil</sup> décide de demander au Ministre de la Marine que le dossier soit transmis au Ministre Le Bureau de la C<sup>onseil</sup> en prendra connaissance et en donnera un résumé à la C<sup>onseil</sup>

Pour cette circonstance, M. Henry Berenger R<sup>em</sup> Gal du budget et rapporteur spécial du budget de la Marine sera adjoint à la C<sup>onseil</sup>

Projet de loi relatif aux Arsenaux  
Le Ministre de la Marine et nous-mêmes serons les derniers de voir venir en discussion le plus tôt possible le projet de loi relatif aux arsenaux. Mais que M. Henry Berenger est présent aujourd'hui, je lui demanderai quand il aura déposé son avis financier.

Point d'abord, Messieurs, permette moi de vous dire de ne pas être plus avide aux séances de la Commission que les séances de la C<sup>onseil</sup> des finances, et elles de la C<sup>onseil</sup> de la Marine se tiennent presque toujours en même temps.

M le P<sup>re</sup>

M le Président

M. Henry Berenger

Sur le rapport de M. Leiney, il est extrêmement intéressant tant au point de vue historique, qui au point de vue technique : il contient même quelques indications financières. Dans un pareil projet en effet, il est difficile de délimiter exactement la part de chaque C<sup>onseil</sup> et moi-même, d'après avis financier, je serai très certainement obligé de traiter la question maritime, accessoirement.

Je ne suis pas en mesure de vous donner aujourd'hui connaissance de cet avis, car je dois ~~encore~~ <sup>encore</sup> le soumettre à la C<sup>onseil</sup> des Finances, seulement vendredi prochain. Je n'ai pu le faire avant pour des raisons que vous connaissez. Le projet sur les pensions voté par le Sénat a été renvoyé à la Chambre. À la suite de la baisse du franc, le Gouvernement avait manifesté <sup>l'intention</sup> de retirer ~~le~~ le projet comme étant trop coûteux, depuis le Gouvernement est revenu sur cette décision, le projet sur les pensions sera discuté. Si le projet de loi sur les assurances contient 3 articles qui deviennent inutiles si le projet de loi sur les pensions est voté, en outre le Gouvernement a fait savoir qu'il enten-  
dait soutenir aucun projet comportant de dépenses nouvelles ; il s'agissait alors de connaître si le projet de loi sur les assurances ne comportait pas de dépenses nouvelles.

Le 30 Janvier le Ministre m'a écrit pour me dire que le projet sur ces pensions devant être finan-  
cièrement discuté est inutile de maintenir les art 6 et 8. que l'art 7 concernant le rôle des ouvrières auxiliaires devait être maintenu. Il évalue la dépense occasionnée par le projet à 3 millions environ mais cette dépense serait couverte par des économies correspondantes. Il évalue ces économies à 16 millions pour les années qui vont suivre, cela dans les termes du projet adopté par la C<sup>onseil</sup> de la Marine.

M. Perreau

L'économie serait encore plus grande si on les supprimait tous les asténaux.

M. Henry Bérenger

Dans mon avis financier, je combultrai non pas les tentes que vous avez adoptées mais certaines suggestions que je trouve dans le rapport de M. Lemery en ce qui concerne Cherbourg et Lorient. Si on supprimait complètement, comme le souhaite M. Lemery, Cherbourg et Lorient, ce serait nous lancer pieds et poings liés à l'industrie privée. Déjà les chantiers qui construisent des sous-mariis se sont entendus entre eux pour majorer leurs prix : si l'Etat n'avait plus d'asténaux les chantiers privés en profiteraient pour les majorer encore et les pseudo-économies que l'on ferait en supprimant les asténaux seraient vite absorbées par les prix que vous demanderaiiez, pour les constructions navales, l'industrie privée qui aurait alors un véritable monopole. C'est d'ailleurs une simple remarque que je ferai dans mon avis, de même que M. Lemery n'avait eues cette idée que sous forme de suggestion.

Je soutiendrai la tente qui conserve le maintien à Cherbourg d'un point d'appui et d'un atelier de construction de sous-mariis et transforme Lorient en établissement hors des ports.

M. Fayon

Dans ces conditions notre accord sera ceci à établir car, aussi que vous l'entriez que les adultes Celds peuvent être disjoints, je ne crois en aucun cas qu'il soit nécessaire de maintenir l'art 4, la situation des ouvriers auxiliaires pouvant être réglée par d'autre.

M. le Président

dès que le Ministre de la Marine aura mis à votre disposition le dossier de l'affaire du décret de votre bureau l'examinerai et vous vous ferez connaître d'abord l'essentiel des pièces contenues

de ce dossier puis nos conclusions sur lesquelles la  
discussion pourra s'engager.  
La séance est levée.

23

Séance du Mercredi 5 Mars 1924.

Présidence de M. le Maréchal

Présents M. M. Duplantier, Fayon, Bergoin, Morand, Brindeau, Lancer, Magnier, Paris, de Poumey, Fortin, Perreau, Riotteau, Sari, Hennessy, Tisser, Lemaire, Malher.

affaire du Dixmude.

M. le Président

M. le Ministre de la Marine nous a adressé le dossier de l'affaire du Dixmude qui comprend un certain nombre de pièces et notamment le rapport de la 1<sup>re</sup> présidence par le commandant de Labordé et le rapport de la 2<sup>me</sup> présidée par M. le Maréchal Fayolle.

Votre bureau s'est mis immédiatement à étudier toutes les pièces. Nous avons au cours de cette travail demandé à entendre M. le commandant de Labordé. Le Ministre de la Marine nous l'a refusé, disant que s'il y avait des explications à fournir c'était à lui, Ministre de la Marine et chef du commandant de Labordé à nous les donner.

Votre bureau a prié M. Bergoin de vous faire un rapport sur nos travaux.

M. Bergoin

Ainsi que M. le Président vient de vous le dire le dossier du Dixmude se compose d'un certain nombre de pièces dont je vous ferai un court résumé.

Comme d'accord je vais vous faire connaître qu'un décret du 13 décembre 1921 a organisé au Ministère de la Marine, un service central de l'Armement et du Service central de l'Armement et des autres décrets. En réalité ce décret n'a fait qu'établir un organisme qui existe et supprimé en 1918. Il lui a rendu, au moins en matière administrative que dans le domaine militaire l'autonomie et le pouvoir de coordination

des réserves de l'intervention nécessaire du chef d'état-major général dans tout ce qui concerne la préparation à la guerre.

Ce service aussi rétabli, a pour but essentiel de réaliser les programmes d'organisation et d'utilisation de l'aéronautique maritime.

Le rapport au Président de la République expose presque entièrement ce qui précède : on voit donc de quelle importance peut-être l'avenir attend des actes officiels concernant l'aéronautique pour établir les responsabilités initiales causes de la catastrophe du Dunkerque.

À l'art 1 du décret nous voyons que le service central de l'aéronautique maritime fonctionne sous l'autorité directe du Ministre de la Marine.

Que le chef du service central de l'aéronautique maritime a dans ses attributions les questions techniques et administratives relatives aux aéronefs ainsi qu'aux installations immobilières nécessaires à leur utilisation.

Il soumet au visa du chef d'état-major général, avant de les présenter à la signature du Ministre toutes les affaires intéressant la préparation à la guerre navale. Nous voyons encore que ce chef de service de l'aéronautique est chargé

- 1<sup>o</sup> de l'encadrement des programmes d'aéronautique et de la constitution des approvisionnements nécessaires.
- 2<sup>o</sup> du recrutement, de la formation, de la désignation de la mobilisation du personnel spécialisé nécessaire pour satisfaire aux besoins des devoirs revus de l'aéronautique.

À l'art 2 indique :

que le service central de l'Arm. Mar. est dirigé par un officier général ou par un capitaine de vaisseau qu'il a de ses attributions tout ce qui a trait

25

à la construction, aux commandes, aux réparations des matériels aéronautiques ainsi qu'aux approvisionnements et aux innombrables nécessaires à l'aéronautique.

Qui d'Il a la charge du recrutement, de la formation de la désignation, de la mobilisation du personnel spécialisé nécessaire pour satisfaire aux besoins des divers organes de l'aéronautique maritime.

Qui il comprend: un bureau du personnel, un bureau du matériel et des études un bureau administratif etc

Notons tout de suite deux choses importantes:

1<sup>o</sup> Le service central de l'A.M. fonctionne sous l'autorité du Ministre de la Marine

2<sup>o</sup> Le chef de service a des attributions toutes les questions techniques relatives aux exercices et à leur utilisation

1<sup>re</sup> partie

Rapport de l'amiral Lavaud. Si ce rapport l'amiral Lavaud, chef de l'A.M. recommande au Ministre de la Marine un raid sur Dakar. Ce rapport est du 10 février 1923. Soulignons dit l'amiral Lavaud, il y a lieu, le démineur étant mis en état de vol par la mise en place d'un jeu de ballonnets neufs, de faire procéder à deux vols. Mais le ce dirigeable.

1<sup>o</sup> essai de bon fonctionnement après gonflement mais ennuis sur la côte de Provence

2<sup>o</sup> essai d'endurance de 7000 kilomètres sans escale le long des côtes de France (Manche Atlantique, Provence et les côtes de l'Afrique du Nord)

Il semble bien que si l'esprit de l'amiral Lavaud le raid sur Dakar avait surtout pour but de démontrer que, seule de toutes les marines alliées, la marine française était capable de servir des dirigeables allemands comme, ces servaient les allemands eux-mêmes

Cette presumption étonne quelque peu, et l'on se demande si ce ne sont pas les marines alleées qui se moribaines les plus rages en n'utilisant pas les dirigeables allemands livrés dans de mauvaises conditions, déjà fatigués du reste par un service de guerre.

Mais là où l'étonnement devient de la stupefaction c'est quand on lit deux ce rapport et par deux fois que des dispositions <sup>peu</sup> importantes seraient à prendre à Dakar et Bamako pour l'organisation de ce raid, ainsi d'ailleurs qu'aux points d'escale. Il cependant il s'agit d'un parcours de 2000 kilomètres et des régions que survolerait le Diricnide pour la première fois.

2<sup>e</sup> pièce

Dépêche ministérielle. - Dans cette dépêche le Ministre de la Marine traite des essais du Diricnide après largement et du voyage de ce dirigeable en Afrique occidentale.

Il subordonne le raid sur Dakar à la réussite probable des essais de fonctionnement et d'endurance priés par l'amiral Lautzade. Il charge le commandant de l'aéronautique de la flottille du Sud, d'établir un programme détaillé de ces essais et de prendre toutes mesures utiles au sein de ses unités. Il prescrit d'étudier dès maintenant en vue du voyage sur Dakar, les conditions de transport et de ravitaillement du Diricnide à Dakar, Bamako, Maison blanche (près d'Alger) et Nice. Il donne toute liberté au commandant de l'aéronautique de la flottille du Sud, de proposer toutes mesures qui lui paraîtraiet désirables.

Il semble bien que les mesures à prendre ne se rapportent qu'au voyage de 2000 kil., alors que 2000 kil ne constituent qu'un essai d'endurance qui paraissait réalisable sans organement spécial sur aucun point du parcours. Pour qui il

2

devait s'effectuer sans escale

3<sup>e</sup> pièce

dépêche ministérielle. Dans cette dépêche il y a lieu de noter que le Ministre prescrit que le programme d'essais comprendra tous les essais que le commandant du Dixmude jugera nécessaires, essais de réglage de bon fonctionnement, de vitesse, de manœuvre, d'endurance etc.

A noter également ceci :

Je n'envisage l'installation de campements pour le Dixmude qui aise points suivants : Orly, Rocheport, Nîmes, Sud Plaine, Maison Blanche, Dakar.

4<sup>e</sup> pièce

Cahier d'ordres. - On relève de cette pièce qu'avant toute sortie des dirigeables Dixmude et Méditerranée le capitaine de vaisseau commandant l'aéronautique roumeltra à l'approbation du Vice amiral commandant en chef les frontières maritimes du sud de la France le programme de cette sortie, lequel ne pourra avoir lieu qu'après approbation du commandant en chef

On y lit également cette importante observation : Le capitaine de frégate commandant le centre de cours, retra jugé du moment où les circonstances atmosphériques lui permettront de dormir au meilleur un peu d'appareillage. Ce document est daté du 5 septembre 1923.

Pièce 5

Avis du C<sup>1</sup> du Plessis sur le voyage à Dakar

J'y relève entre autres choses :

1<sup>o</sup> Les premiers essais du Dixmude après gonflement feront l'objet d'un rapport d'ensemble. On pourra ainsi se rendre compte des possibilités actuelles procurées par ce dirigeable et des difficultés qui ont été rencontrées en cours d'ascension, dit le commandant du Plessis. Il convient une sortie de 50 heures 3000 kil effectuée le 20 août au 2 septembre.

Parlant du raid sur Dakar le commandant du Plessis dit : Enfin on est à peu près certain

d'avoir des vents contraires pendant le retour, ça duraient beaucoup plus de la moitié de l'ascension on n'aurait donné à un échec certain si on ne prenait pas de ravitaillement en cours de route.

Plus loin il ajoute :

Le ravitaillement en cours de route améliore la marge de sécurité du voyage

Enfin ce qui n'est pas indiqué que le commandant du *Blissie* avait pleine conscience de ses responsabilités et n'entendait pas se lancer à l'aventure d'un voyage de longue durée. Qui va en juge.

Le établissement d'un point de ravitaillement, dit-il, à Dakar seulement ne paraît pas créer une sécurité suffisante. Le dirigeable peut en effet trouver à un arrêt un vent tel qu'il lui soit impossible de se ravitailler.

Le retour s'effectuerait par la côte ou par le désert. Dans ce cas la remontée de l'Afrique et les vents d'ouest du Maroc pourraient empêcher de rejoindre l'Afrique et même la côte d'Algérie. D'où nécessité de prévoir une escale à Casablanca. Partant par le désert, on peut rencontrer des vents de N. E parfois très violents qui peuvent donner lieu à de grosses surprises. On peut manquer d'essence en arrivant aux abords de la Méditerranée.

Par ailleurs il pourra commettre des erreurs de navigation et au lieu d'atterrir à Colomb-Béchar - Alger atterrir à Sousse. Par suite un campement-ravitaillement identique à celui de Dakar serait à créer à Sidi-Bel-Abbes.

Enfin il est évident que le campement de Massaua doit être conçu d'une manière identique. C'est en effet le point météorologique le plus favorable de toute la côte d'Afrique et un dirigeable devra toujours s'efforcer de le rallier.

Enfin il ajoute :

Les dispositions matérielles doivent être complétées par la création d'un réseau de postes météorologiques

Il est dans que le commandant des Plénis avait une vision très nette des difficultés énormes que présentait un tel voyage, difficultés qu'on ne faisait pas disparaître entièrement. Tant s'en faut, en évitant le voyage mais en l'ordonnant tout de même sans escale, jusqu'aux confins du désert.

A toutes ces réserves il en ajoutait encore une qui n'est pas la moins impressionnante. Mais même si l'on que toutes ces précautions étaient prises, il resterait à faire les réserves les plus sérieuses en ce qui concerne l'entraînement du personnel du Diammee. Ainsi des mesures délicates de prévoir du raid n'a encore été essayée.

Le examen de ce document nous fait apparaître de façon absolument nette que quelqu'un a pris la très grave responsabilité sinon d'ordonner, au moins de faire un raid sur Dakar, ou au moins une reconnaissance dans le désert sans que les précautions les plus élémentaires aient été prises pour en assurer le succès et par conséquent contre la volonté du commandant des Plénis.

Pièce 6

#### Lettre du commandant Henrique

Cette lettre est à retenir : outil à l'étude dit-il - en parlant du Diammee. Pour la mettre au point, il faut de l'ordre de l'organisation et beaucoup de temps. Par ailleurs les renseignements météorologiques venus sur les parages à traverser constituent un trop mince bagage.

D'où abandon du raid sur Dakar.

Sans doute, étant donné ce qui précède le colonel Henrique n'était-il pas davantage partisan d'une re-dernière de l'automobile en pleine saison hivernale.

Pièce 7

Le capitaine de vaisseau de Laboué, commandant à l'ancien Falou à la date du 22 sept 1923 les rapports du 1<sup>er</sup> du Diammee et du 1<sup>er</sup> du centre de Dakar, il ne considère le raid sur Dakar que possible théoriquement. Compte rendu sommaire de la traversée du Diammee le 28 sept. 1923. Malgré les beaux résultats qu'il

Pièce 8

mentionne, il n'autorise pas autrement les commandants Henrique et de Labord, non plus que l'Amiral Tafou qui estiment que le mouvement n'est pas encore assez certain pour raid sur Dakar. Nous sommes au 9 octobre 1923.

Point 9

Le Vice Amiral Tafou qui le 27 septembre a fait toutes réserves sur le voyage du Diamanté au Dakar télégraphie le 8 octobre pour demander qu'on lui fasse connaître la décision prise au sujet des Diamanté en Afrique occidentale.

Point 10

Rapport du commandant du Diamanté sur les essais d'endurance effectués du 8 au 30 septembre en Afrique du Nord (8 oct 1923)

Ces essais semblent avoir satisfait au point de vue du commandant du dirigeable. Toutefois il conviendrait de savoir si il a été donné suite à ses observations concernant certaines défauts relevés par lui au cours des essais d'endurance.

Le commandant indique que si on ne prend pas immédiatement les mesures qui s'imposent et qu'il détaille dans son rapport, bien loin de pouvoirs envisager l'utilisation militaire du Diamanté on le verra acculé à une longue période d'immobilisation pour réparations.

Concernant l'effectif, il signale que l'entraînement du personnel est en bonne voie mais que toutes les quelques centaines d'heures de vol sont encore nécessaires pour naviguer avec précision.

Il redemande vivement l'installation d'un radiogoniomètre de bord. L'a-t-on installé avant le raid fatal?

Enfin et c'est là peut-être la partie la plus taillante du rapport du commandant du Plessis il dit: "Je crois qu'on peut faire une tentative vers le Sahara," opinion qui il fait sans doute

39

des structures suivantes qui bien qu'elles aient trait au raid sur Tombouctou et Dakar, sembleraient bien devoir s'appliquer à celles sur le Sahara.

"Par ailleurs, ce même raid ne peut rester qu'à l'état de projet tant qu'on n'aura pas précisées les méthodes de campement, de ravitaillement au campement et de recoulement. Enfin sa réussite dépendra toujours de l'organisation d'un réseau complet de postes météorologiques.

Et le commandant du Plessis termine ses observations en affirmando l'attentio sur le fait qu'on éprouve une véritable gêne en cours d'assaut en pensant qu'il n'existe pour le commandant aucun point de relâche en dehors de Cours.

Le rapport du commandant de Labord qui fait suite à celui du commandant du Plessis l'appuie entièrement et tantôt en termes images, tantôt en termes énergiques prouve la nécessité de satisfaire à toutes les demandes du commandant du Plessis. Le 8 novembre, le commandant de Labord signale à nouveau que la participation du commandant à des éclaireurs à grand rayon d'action serait inefficace tant qu'il ne sera pas mis à un radio-camp et qu'elle restera dangereuse tant que Cours sera un seul centre de refuge.

Pièce 11  
Pièce 12

Prescriptions relatives à l'entraînement du commandant (Date 14 nov) qui suivit des vols sur le nord de l'Afrique avec amarrage, pour essayer, au campement de Maison Blanche. Cette dépêche est signée C. A. Gilly chef du service de l'aéronautique.

Pièce 13

Ce message téléphonique par le commandant des forces de Cours à l'annual Fabre puis télégraphié par ce dernier à Mairie Paris est certainement l'une des pièces les plus importantes, la plus importante peut-être du dossier, en ce qui a trait

à la fixation des responsabilités. En effet, ce résumé de la randonnée du Dix mille du 21 au 24 novembre est un document absolument identique à ceux qui écrivent les marins sous le nom de rapports de mer. En des phrases très bâties, composées surtout de mots techniques, ils décrivent les péripéties d'un long voyage : les rapports suffisent toujours pour se faire une idée exacte des dangers courus par le navire. Le message téléphoné devient message télégraphié du centre de télér. Et bien le rapport de mer, bien qu'il s'agisse d'un voyage de l'an, du commandant du *Plessis de Guéridon*.

En quelques phrases bâties, en quelques mots techniques mais compréhensibles même pour des profanes, il décrit son voyage et les dangers qu'il a courus.

Il ne paraît évident que si l'on s'était donné la peine à la direction de l'Amirauté à Paris de lire ce message, pourtant n'était besoin d'attendre le rapport complet qui devait arriver très tard, pour intenter au *Dix mille*, toute randonnée d'hiver assez longue pour l'obliger à tenir l'air devant des ouragans que son éloignement de son seul port d'attache, Guers, ne lui permettrait pas d'éviter.

On ne saurait donc retenir cette excuse que le rapport détaillé du *C<sup>h</sup>* du *Plessis* sur son voyage nouveau n'est parvenu au Ministère qu'après le départ du *Dix mille* pour son ultime traversée. Nous sommes persuadé que le commandant du *Plessis* faisait suffisamment explicite un message téléphoné, pour n'avoir pas besoin de le faire faire immédiatement d'un rapport détaillé qui ne pouvait être qu'une amplification de son rapport de mer.

A qui donc dans ces circonstances devait échapper la haute responsabilité d'empêcher la sortie

31

du Diamanté si non à lui-même auquel, en définitive aboutissent tous les rapports et devant les autres duquel s'inclinent toutes les volontés, c. à d le Ministre de la Marine lui-même.

Pièce 14

Pièce 15

Pièce 16

Projet détaillé du prochain itinéraire du Diamanté. Télégrammes montrant que l'amiral Fabre approuvait sans réserves le raid projeté et que le Département de la Marine E. M. G. approuvait également sans réserves le voyage du Diamanté vers l'Afrique du Nord.

Dépêche de l'amiral Gilley (30 nov) où se présente l'organisation des campements pour le Diamanté : on verra par la suite que ces campements n'étaient pas terminés quand on a donné au Diamanté l'ordre de départ. L'amiral Gilley signataire de la dépêche indiquait quelle importance il attachait à ce que ces campements furent construits le plus tôt possible. Il terminait sa dépêche en écrivant :

"Je vous prie de bien vouloir donner des instructions fermes pour que cette question de campements soit promptement mise au point et réglée et de me tenir au courant de son état actuel et des progrès qui seraient réalisés.

Pourquoi, dès lors a-t-on laissé partir le Diamanté les campements en question n'étant pas tous achevés le 18 décembre ?

Pièce 17

Relevé de divers télégrammes au sujet des campements : on constate que le 19 décembre, c. à d. 8 jours avant le départ du Diamanté les campements des îles de l'Afrique n'étaient même pas commencés en proposant l'aménagement d'un point fixe de fortune à Barakki d'un terrain marécageux fermes de pêches à changer avant le départ du Diamanté. On fixe la date du départ au 18 décembre date à laquelle le Diamanté aura terminé ses préparations nécessaires aux cinq

Pièce 18

importantes reçues lors de la sortie précédente du 24 novembre.

Pièce 19

Rapport du commandant du Diamant au sujet de sa sortie du 21 au 24 novembre.

Ce rapport doit être étudié très attentivement. M. Bergeon en donne une lecture intégrale.

Pièce 20

Enquête du lieutenant le vaillant Bérenger au sujet de l'état d'esprit de l'équipage du Diamant avant le départ : cet équipage avait confiance dans l'aéronef.

Pièces 21 et 22

Cette pièce est postérieure à la catastrophe. Rapports après enquête de la commission presidée par le commandant de Laborde, et de la Commission supérieure.

M. le Ministre

J'aurais désiré que cette Commission ait demandé au commandant de Laborde. Le ministre s'y est refusé alléguant que si nous avions des explications à demander, c'était au Ministre à nous les fournir.

Après un échange d'observations la Commission décide qu'elle entendra le Ministre de la Marine sur les points suivants :

1<sup>o</sup> Étant donné qu'il est impossible de pouvoir avec cette certitude plus de 24 heures à l'avance et en Méditerranée plus que partout ailleurs le temps qu'il fera, quelle expérience récente a pu amener le Ministre de la Marine à ordonner ou approuver une sortie du Diamant devant le arrêter à trois jours (par beau temps) de son port d'attache.

2<sup>o</sup> Le commandant du Diamant, les chefs responsables de l'aéronautique, ayant signalé à l'autorité supérieure le danger de perte

33

totale que courrait le Dirimonde en cas de mauvais temps  
si l'il se trouvait éloigné de son centre de Cours, pourquoi  
a-t-on ordonné d'approuver cette randonnée sur  
l'Afrique du Sud.

3<sup>e</sup> Quel motif impérial a empêché d'effectuer  
des essais du Dirigeable aux environs de Coursapo  
qu'il eut subi de très importantes réparations suite  
des nombreuses et graves avaries survenues au  
ballon pendant sa sortie du 21 au 24 novembre.

4<sup>e</sup> Pourquoi n'avait-on pas organisé une  
liaison précise entre le dirigeable et les postes  
de TSF à terre, en vue, soit de fixer la position  
du dirigeable, soit de lui transmettre rapidement  
et avec certitude les renseignements météorologiques

5<sup>e</sup> Pourquoi, alors que tous les rapports sont  
formels sur le danger certain provenant de  
l'absence de tout refuge, n'a-t-on pas interdit  
le voyage en Afrique où il n'y avait pas un  
seul poste organisé à l'heure de l'appareillage

6<sup>e</sup> En l'état de 7 ballonnets mauvais et 2 brûlés  
sur 10 comment a-t-on pu prendre la responsabi-  
lité de la sortie du Dirimonde ?

7<sup>e</sup> Comment se fait-il qu'on ait permis la sortie  
du Dirimonde après avoir en connaissance de  
coupable rendu sommaire de la sortie du 21 au 24  
novembre ?

8<sup>e</sup> Quelles sont les considérations qui ont amené  
deux Ministres de la Marine à prendre l'un le  
decret du 13 décembre 1921 l'autre l'arrêté du 11  
avril 1922 déclarant de l'Etat-Major général  
de la Marine le service central de l'Électronique.

M. le Président, entretien avec M. le Ministre de la Marine  
sur la date de son audience

La veille et l'avant

Le Président

## Séance du Jeudi 6 Mars

Présidence de M. le Kerguégé.

Présents M. M. Chauvet, Henneury, Magnien, Issier, Perreau, Faujon, Bergoin, Duvalaud Lémarie, Fortin, de Pomerai, Malherbe

Audition des délégués de l'arsenal de Rochefort:

Les délégués sont accompagnés de M. M. Chapsal, Lorraine et Veyrat. - M. Perreau est membre de la commission

M. le 85

Vous avez demandé à être entendus par la C<sup>o</sup> de la Marine: vous n'ignorerez point que la C<sup>o</sup> a approuvé un rapport de M. Henneury que vous connaissez sans doute, mais la C<sup>o</sup> sera heureuse d'entendre les observations que vous pourrez avoir à présenter.

M. le Mayae Commis de la Marine prend la parole.

Demain, il - il y a une sentence de mort à être prononcée contre l'arsenal de Rochefort. Le personnel de cet arsenal devra au bien prendre sa retraite, ou bien aller s'établir dans les ports où il sera affecté. Nous ne recommandons pas, nous constatons. Or il y a une question qui va se poser, celle des logements: il n'en existe ni à Brest, ni à Louët. Vous pourrez dès lors vous demander quelle va être la situation d'un père de famille qui de Rochefort va être affecté à Louët ou à Brest. Ces deux seuls arsenaux qui seraient concernés. Il va devoir loger lui et les siens à l'hôtel et ce quel prix du bien il sera de l'obligation à laisser sa famille à Rochefort et de s'en aller seul rejoindre son poste ce qui sera deux installations.

34

Donc quasi impossible de trouver un logement  
admissible cependant, que par extraordinaire le fonction-  
naire de l'arsenal de ~~Gérolane~~ Rochefort puisse trouver  
un logement soit à Brest soit à Lorient. Le décret  
de 1910 a fixé les indemnités de déminageement  
il rembourse les frais de voyage donne une indemnité  
journalière de route de 10 francs qui, avec les frais actuels  
est vraiment dérisoire. Quant au mobilier l'indemnité  
fixe de déminageement est de 200 francs plus une indemnité  
proportionnelle de 10 francs par kilo. C'est manifestement  
dérisoire au plus sûr soit actuellement les transports  
comme sont venus. Vois qui un mariage puisse trans-  
porter tout son mobilier à ces conditions !

Le projet de loi n'a rien prévu sur ce point, le  
Ministre a bien fait des promesses, mais nous  
savons que ces promesses ne se réalisent pas toujours.  
Nous avons signalé la difficulté à M. de Chappelaine  
l'opposant à la Chambre, il nous a avoué n'y avoir  
point songé.

Nous demandons à la Commission du Sénat de  
bien vouloir s'en préoccuper. Il faudrait, en tout cas  
de toute, qu'il nous fut allouée une indemnité fixe  
de déminageement de 200 francs et que nos bagages et  
mobilier fussent transportés gratuitement. Nous  
sommes persuadés que ce ne sera que justice.

Un membre ouvrier  
de la délégation  
M. Fayon R<sup>e</sup>me demande le maintien de l'article du projet de loi  
vote par la Chambre, le projet de loi sur les  
retraites ne donnant pas les mêmes avantages

Sur tous ces points, je ne puis vous répondre au  
premier abord : je vous demanderai de me remettre  
des notes qui me permettront d'étudier la question  
à loisir.

Sur un seul point j'ai une opinion c'est sur la  
question des déminageements : il est certain que les  
taux de 1910 sont insuffisants : dans quelle

proposition a été à voter, mais je reconnaissais qu'il y a  
la quelque chose à faire.

Après diverses observations des délégués électeurs avec  
peu succès, et au cours de <sup>la</sup> ~~la~~ séance <sup>la</sup> de l'Assemblée, il a été  
d'acquiescement, il est entendu que des voix seront  
mises sur ce point au rapporteur qui demandera  
si la loi sur les pensions donne satisfaction aux  
dénis des ouvriers et agents des assurances licenciées.  
La loi sur les pensions n'étant pas encore votée  
definitivement, il est impossible actuellement de  
prendre une décision.

La députation se retire.

La séance est levée

Le Président

22

Séance du Mercredi 13 Mars 1924.

Préliminaire de M. de Kerguérec.

Présents :

M. M. Brindeau, Pecqueau, Lanicier, Lézin, Morand, Fortin, Milac, Lariy, Rivotteau, Mennecy, Feuvaz, Berger, Magneur, de Nars, de Blois, Fayon, Sari, Braud, de Poncet, Pecqueau Duplantier, de Lavaignais, Lervari, Mahieu, Chauvet

M le President

M. Pecqueau, Chapsal, Lanicier et Wyard étaient député un amendement au projet de loi sur les arsenaux. J'avais étudié et amendé le projet dont les termes ne me conviennent pas pour pouvoir être acceptés par la Chambre. J'avais fait part de ces observations à M. M. Chapsal et Pecqueau. Ils ont alors rédigé un autre amendement dont ils demandent l'admission à la Chambre. Je vous propose d'entendre ces messieurs (Assentiment)

M. M. Pecqueau, Chapsal Lanicier et Wyard sont introduits

M. Chapsal.

Nous ne demandons pas le maintien de l'arsenal de Rochefort puisque la Chambre a pris une pointe une décision que je crois définitive

Et dont nous lui laissons toute la responsabilité

Mais nous recommandons avec celles qui il va renvoyer pour Rochefort, si le Gouvernement accepte les propositions de la Chambre, une véritable déchéance économique

On nous a dit que la ville allait retrouver sous forme de location de l'arsenal à une société privée une partie de ses éléments de population. Il n'en est pas moins vrai que 1900 à 1000 familles, familles des fonctionnaires. Des armes, vont être obligées de partir. Je n'ai jamais vu déplacer aussi rapidement un tel personnel ouvrier. C'est lamentable.

Admettons que l'on trouve un locataire pour

M. Pecqueau

M. Chapsal.

la partie de l'arsenal que l'Etat va abandonner, il faut qu'on puisse entrer et sortir de l'arsenal. Or actuellement la partie de l'arsenal que voudrait conserver l'Etat bouche complètement les accès à la Charente, en outre la partie que l'on voudrait déposer à céder est séparée de la ville par des remparts, la ville de Rochefort voudrait percer ces remparts par des rues ou des avenues qui permettraient d'aller directement des bords de la Charente à la gare.

La municipalité de Rochefort demande donc qu'on lui cède certaines parties de l'arsenal pour qu'elle puisse les aménager en vue de mieux développer l'activité économique de la ville à laquelle le projet de loi porte une si grave atteinte.

La municipalité de Rochefort a été reçue par M. le Ministre de la Marine qui a été frappé de ses arguments. Il nous a cependant fait l'objection que le ministre de la Marine ne pouvait rien : qu'il s'agissait de venir de dormantes de l'Etat et que cela concernait le Ministre des Finances. Il a conseillé à M. le Ministre des Finances : celui-ci lui a répondu qu'il fallait un texte de loi pour que la ville de Rochefort puisse obtenir satisfaction. Nous avons alors demandé de déposer un amendement qui donne à la ville de Rochefort un droit de préemption sur les terrains et immeubles abandonnés par l'Etat et qui pourraient recevoir un affectation à des services publics.

Nous voudrions également que la même franchise soit accordée à la chambre de commerce.

Nous estimons qu'il y a là une question d'équité. Nous supprimons l'arsenal de Rochefort qui était un élément de vie pour la ville donne un avantage à celle-ci les moyens de reprendre son activité.

À Cherbourg nous allons céder à la ville un grand bassin de radoub, l'oriente va prendre une nouvel essor.

39

puisqu'il reviendra presque toutes les constructions neuves d'unités moyennes. Vous ne pourrez pas traiter plus tard Rochefort si on ne nous accorde pas ce que nous demandons. Nos populations vont devenir enragées.

Le Ministre a dit : qu'il prendrait des engagements en séance cela ne nous suffit pas, nous voulons assurer sa bonne volonté par un texte.

M. Lavaudaine Le sacrifice, pour l'Etat, est insignifiant.

M. Lissier Je n'apprécie pas complètement la pensée qui a guidé M. Chapsal. Nous ne pourrons admettre qu'il soit établi un principe que lorsque l'Etat alienne une partie du domaine public il y aura un droit de préemption pour les villes : toutes les municipalités useraient de ce droit et les ventes seraient impossible. Que demandent les Rochefortais à ce qu'on leur cède des parties de l'arsenal pour y ouvrir des voies publiques indiquer ces parties et demandez par une loi qu'elles soient cédées à la ville, ~~Modo~~ mais ne demandez pas un droit de préemption général.

M. Fayon En effet un droit de préemption général serait un peu large, il faut indiquer sur un plan joint à cette convention les parties dont la ville demande la cession.

M. Perreau Alors, il faut affirmer le discours car nous devons demander des renseignements à Rochefort.

M. Fayon. Les représentants de Rochefort savent fort bien qu'il y a en ce moment un projet de contrat de location d'une partie de l'arsenal à un industriel. Ce projet de location n'est pas encore officiel puisque la loi n'est pas votée : il serait donc urgent, avons que le bail ne vît régler que la ville de Rochefort unique quelles parties de l'arsenal elle entend utiliser. Je voudrais à ce propos recueillir une assertion de M. Chapsal. Il a dit que Rochefort allait perdre 19 à 20 familles. C'est pas exact. Si je suis bien renseigné dans le projet de location dont je viens de parler, il y

stipule que l'Etat assurera à la société industrielle  
locataire du travail pour un certain nombre  
d'ouvriers et je sais que la ville en question a l'in-  
tent de reprendre la totalité du personnel ouvrier.  
L'exode dont a parlé M. Chapsal se réduirait donc  
en fait à 120 ou 130 familles de fonctionnaires officiers.  
Le contrat de location est conclu de celle manière  
qu'en temps de guerre l'Etat reprendrait presque  
des armes. Les droits de la défense nationale sont  
bien sauvegardés. Quant aux intérêts de Rochefort  
ils demandent une réimposition de la loi qui  
a été votée le plus tôt possible pour que la commune de l'arsenal  
à la ville dont j'ai parlé puisse être faite rapidement.  
Je ne conteste pas l'utilité de cette loi mais il  
me semble que le Parlement devrait connaître ce  
contrat de location. S'il est vrai qu'en cas d'hostilité  
l'Etat pourra requisitionner l'arsenal aussi tôt  
il faut obliger le communaire à garder la main  
d'œuvre spécialisée qui serait nécessaire aux  
réparations en temps de guerre.

M. Chapsal

Nous sommes tout disposés à tenir compte des  
observations qui viennent d'être faites. Le Ministre  
de la Marine sait quelle est la partie de l'arsenal  
qu'il veut louer : pour cette partie nous n'y  
toupons pas, mais pour le reste nous allons  
chercher quels sont les terrains dont la ville de  
Rochefort a besoin et nous demanderons par  
une <sup>sur</sup>tenue que ces parcelles soient la ville ait  
un droit de préemption.

M. Léonier

Alors il faut affirmer la discussion sur  
le projet de loi.

M. Fayon

Ce n'est pas utile : cette discussion ne viendra  
pas avant une huitaine : d'ici là M. Chapsal  
aura obtenu tous les renseignements qu'il  
souhaite et nous saurons d'un teste

61

épinal pour le moment nous pourrons nous  
prononcer sur le principe de l'amendement : ce  
principe consiste à réservé à la ville de Béthune  
un droit de préemption sur certaines parcelles de l'animal  
qui sera déterminé d'accord avec le Ministre de la Marine

Le principe de l'amendement de M. Chapsal est adopté,  
dès lors la 1<sup>re</sup> séance est terminée d'un bout à l'autre

### Audition de M. le Ministre de la Marine

M. Raibert Ministre de la Marine est introduit

Son audience, figure en annexe au procès-verbal  
de la présente séance.

M. le Ministre se retire

M. Bugeon. Je vais en état de donner mes conclusions à la  
prochaine séance.

La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 19 Mars -

Présidence de M. de Kerqueze.

Présents M. M. Brundan, Farjon, Hury, Ligner, Lémarie, de Pomereu, Dubruyt, de Blois, Savain, Sari, Doulland, Pernau, Lamy, de Léveignais  
Excus: M. Chauvet

Audition de M. Laurent Eyraud 8<sup>e</sup> 8<sup>e</sup> Il était  
à l'aviation au sujet des circonstances qui ont  
accompagné la perte du drame

Cette audition figure en annexe au procès-verbal  
de la présente séance.

M. le Président

M. le Ministre de la Marine étant souffrant  
m'a demandé de reporter aux <sup>er</sup> et aux <sup>er</sup> avril la discussion  
de la loi sur les assurances qui devait venir hier.

M. le Président

J'ai vu à nouveau M. le P<sup>r</sup> du Conseil au  
sujet de la deuxième tranche du programme  
naval, je lui ai demandé de la hâter, je lui  
ai renouvelé les observations que je lui avais déjà  
présentées en votre nom au sujet de notre situation  
en Méditerranée. Je l'ai supplié de faire voter  
avant la fin de la session la deuxième tranche  
du programme naval et de la faire accélérer.  
M. le P<sup>r</sup> du Conseil m'a répondu qu'il ferait  
"l'impossible" pour l'obtenir.

Je continuerai à suivre cette affaire et relan-  
cerai M. le P<sup>r</sup> du Conseil jusqu'à nouveau sur  
la situation d'infériorité où nous sommes  
en ce moment, notre sécurité est compromise  
et notre avenir colonial engagé. Je crois que  
je serai soutenu par toute la <sup>1<sup>re</sup></sup> (Assentiment)

13

Convention avec la compagnie transatlantique

M. Brindeau Un projet de convention avec la compagnie transatlantique a été proposé. Il a été reçu pour le fond à la C<sup>me</sup> de la Marine : je vous que je renvoie à une autre quelque difficulté : la l<sup>me</sup> les finances voulait l'assumer au fond et que l'avis seul de la C<sup>me</sup> de la Marine fut demandé.

Il faut maintenant voter droit. Nous sommes en la l<sup>me</sup> technique c'est à nous de voter, comme il est volontairement question de cette convention si les navires doivent être construits pour la ligne Paris New-York. La l<sup>me</sup> les finances n'a qu'à donner son avis financier et aussi chaque rétine dans son rôle (assentiment.)

La séance est levée

Le Président

Seance du Mardi 27 Mars 1923

Présidence de M. de Kerqueze

Présents M. M. Brudeau, de Poncet, Hennemey  
Hervé, Peneau, Reolteau, Tinier, de Lavigne  
Lamy, Landau, Druon, Cudholi, Sari,  
Magnien.

affaire du Diamant

M. Bergeron

Ainsi que je l'ai promis à la C<sup>mm</sup> je vais lui faire connaître les conclusions auxquelles j'arrive après une étude des pièces du dossier du diamant et des dépositions que nous avons entendues.

La certitude absolue existe pour moi aujourd'hui que le drame a été sa perte à l'impossibilité matérielle où il s'est trouvé de pouvoir atterrir sur le sol de l'Afrique du Nord.

Dès l'instant que nous avons eu cette conviction notre tâche se circonscrivait à la recherche de la responsabilité initiale qui conduisit à Diamant pendant la mauvaise saison, à une distance telle de sa seule base de ravitaillement, que saupis par un ouragan de quelque durée, il était fatallement perdu.

Nous devons déclarer ici, qu'afin de n'avoir aucune opinion préconçue sur cette affaire, nous n'avons abordé la lecture des rapports des deux Commissaires d'enquête de Labord et Fayolle, qu'après nous être formé une idée de la vérité que nous recherchions dans la lecture des documents officiels fournis à ces deux commissaires.

Or, si le rapport de la C<sup>mm</sup> Fayolle où nous

15

trouverez toutefois des considérations capables, de l'après notre manière de voir, n'est pas, de le fonds en accord avec votre sentiment, il n'en est pas de même du rapport de la C<sup>mm</sup> de Laborde.

Le dernier rapport qui est incontestablement le plus consciencieux, le plus documenté, le plus autorisé qui se puisse établir, nous permet de donner sur la cause initiale de cette douloureuse tragédie un avis duquel il sera possible à votre commission de dégager la responsabilité ou quelle de la catastrophe du Dunkirk.

Le rapport de la C<sup>mm</sup> de Laborde se divise en trois parties, divisées elles-mêmes en chapitres et sous-chapitres. Le document vaut à être lu en un entier et à être relu de même. Si l'on devait quelque jour aborder l'étude d'un programme de dirigeables à grand rayon d'action il serait avec les rapports du commandant du Pérou d'un premier enseignement, d'abord pour ceux qui étudiaient ce programme, ensuite pour ceux qui seraient chargés de l'appliquer.

Quant à nous, dont la tâche est plus modeste, mais non moins utile, nous nous bornerons à peine dans ce rapport les éléments sur lesquels nous pourrons avoir notre conviction à savoir que le ballon ne manque pas aujourd'hui une épave, ayant entraîné dans sa destruction cinquante hommes du plus noble courage si, rendu sur la côte d'Afrique, il avait trouvé l'abri si souvent signalé comme indispensable à sa sécurité.

Le premier document qui fixe la première utilisation à prévoir, après un certain nombre d'essais, du dirigeable est la dépêche ministérielle 411 Aéro 2 du 20 février 1923 elle prévoit un raid vers Dakar et demande des prépositions d'atterrissement pour le voyage.

Le 28 février, en réponse à cette dépêche le commandant de l'aéronautique de Paris demande la venue du

raïd en octobre ce qui fut fait d'ailleurs

Le 28 Mai 1928 le commandant du centre de  
l'air proposait de prévoir une sorte d'escadronne  
allant jusqu'à Lougaourt. Il insistait pour le  
maintien des moyens proposés pour Dakar. Le 8  
Juin le commandant de l'aéronautique insistait  
sur ce point

Des essais eurent lieu, ils furent sans succès. Mais  
avec le Président de la Commission d'enquête les  
tentes avaient encore mieux fait ressortir les inconvéniens  
de faire naviguer le ballon, alors qu'il n'avait  
qu'un seul point de refuge possible à Cuers. Dans  
sa transmission du rapport du 17 octobre le C<sup>o</sup> de l'Aéro-  
nautique insiste sur la nécessité de réaliser immé-  
diatement un réseau de camps répartis  
convenablement sur tout le territoire algérien.

Diverses dépêches sont encore échangées au sujet  
de l'utilisation du Diamanté jusqu'au 11 octobre  
où un télégramme postal ordonne de renseigner  
à toute expédition de personnel et de matériel pour  
le campement de Dakar, le programme de ce raid  
étant momentanément abandonné.

Mais le 8 octobre une dépêche ministérielle  
sollicitant ayant fixé les conditions dans lesquelles  
le Diamanté et le Méditerranée pourraient être  
utilisés comme échappées d'escadre, le comman-  
dant de l'aéronautique visant cette dépêche  
ministérielle dans sa transmission le 8 nov  
du rapport de la dernière sortie du Diamanté  
(17 oct) écrit que la participation des  
Diamanté à des manœuvres d'escadre à grande  
vitesse d'autant, restera dangereuse tant que  
Cuers sera le seul point de refuge.

Il semble que cette intransigeance du comman-  
dant de l'aéronautique des bords frontières sud est

17

avait réussi à ébranler l'indifférence générale, indifférente manifeste des hautes sphères ministérielles jusqu'à une part la D.M. du 14 novembre prescrivait qu'en cours de ses prochaines sorties le commandant annoncerait pour exercices au campement de Maisons-Blanches dès que celui-ci serait terminé, que d'autre part la D.M. du 30 novembre prescrivait de hâter l'organisation et la construction des campements. Mais il apparaît bien aussi, de ce qui s'est passé par la suite, que l'autorité la plus haute, pieuvre et curvancie de l'utilité, de l'obligation d'avoir des campements et hangars sur le territoire français algérien, a délibérément pris la grave responsabilité d'ordonner des raids au delà de la Méditerranée avant même que aucun hangar fut terminé, aucun campement commencé.

En effet, à la suite de la sortie mouvementée du 11 novembre, le commandant du centre de l'arsenal décide en conformité de la D.M. 4092, Ann 2 de proposer pour le 18 décembre une sortie sur l'Afrique du Nord. L'itinéraire proposé était approuvé par le télégramme n° 991 des postes maritimes.

Or ces installations sont acceptables pour les autorités qui ont ordonné le raid, et pour la plus haute autorité qui l'a approuvé à cette date la construction des campements pour le commandement en Provence, Corse, Algérie, Tunisie, était la suivante le campement de Mire puis à l'ouest le campement prévu à Campo del Oro non commencé.

Le Baraki campement de fortune commencé en terrain marécageux, terminé le 19 décembre seulement il était sur route à peu près utilisable à la Semia (Oran) aucune installation à Sidi-Hamed (Beyrouth) bloc de 10 tonnes, mais pas de poulié pour le grue 20t.

Dom, et au lendemain seulement de la sortie du 18 décembre, un seul campement de fortune établi en terrain marécageux et inoccupable de servir, à condition encore qu'un temps ideal le favorise à l'atterrissement du Dixmude. Encore convient-il de noter que les troupes mises à la disposition du campement de Barakko n'ont jamais été exercées à la manœuvre d'un dirigeable de cette dimension.

Ordonné dans ces conditions d'insécurité, en plein hiver, un raid aussi lointain, à moins d'une chance inespérée ne pouvait se tenir que d'une manière tragique. L'ordonnant et commandant de l'avion était libre de choisir un jour et une heure pour appareiller, mais il n'était pas libre de ne pas faire de tout l'hiver des raids sur l'Afrique du Nord.

A ceux-là, à ceux la seuls qui ont ordonné ce raid au cœur de l'hiver et sans qu'aucun moyen autre que de faire devant le temps fut assuré au Dixmude pour sa sécurité, revient la responsabilité initiale, intégrale même de la perte du Dixmude et des cinquante braves marins qui le constituaient.

En vain objectera-t-on que le moment du raid a été choisi durant la partie la plus favorable de la saison d'hiver. Le raisonnement retient que pour le survol du désert ou des régions qui y confinent, il ne vaut pas pour la Méditerranée. Il a été acquis toute sa valeur si les campements avaient existé en divers points de l'Afrique du Nord, assurant un refuge et un ravitaillement au dirigeable, or, nous l'avons vu, rien de pareil n'existe. Et suivant l'expression du commandant du Plessis de

49

Grenier lui-même, il éprouvait une véritable  
gêne, au cours d'ascension, en pensant qu'il  
n'existaient pour le dimanche aucun point de  
relâche en dehors de Cézres.

Evidemment un officier de cette valeur ne  
peut faire plus qu'il n'a fait en signalant  
au ministre les graves dangers auxquels aero-  
naut et équipage étaient exposés au cours de ces  
longues randonnées et en indiquant les moyens de  
sécurité que l'on devait créer. S'il avait misé  
d'avantage il eût pu reculer devant le danger  
et n'eût point dans son caractère.

Il restait prêt à accomplir son devoir militaire,  
à obéir aux ordres d'en haut quels qu'ils  
fussent.

A qui donc de ce cas incombaît la responsabilité  
d'empêcher que cette obéissance au devoir militaire  
ne conduisît sans nécessité de défense nationale à  
la destruction de l'avion et à la mort de ceux qui  
le montaient ? Nous n'hésitons pas à le dire cette  
responsabilité incombe en définitive à celui - la même  
auquel aboutissent tous les rapports, devant les  
ordres duquel s'inclinent toutes les volontés, c.à.d  
le Ministre de la Marine lui-même.

Nous ne pouvons terminer ce court exposé qui  
a été surtout un examen de certains points  
particuliers du rapport de la 1<sup>re</sup> commission d'enquête  
relatifs aux campements, sans citer les conclusions  
de cette commission relatives aux responsabilités  
dans l'organisation de l'ascension.

Voici ce que dit le rapport de cette première  
commission présidée par le commandant de Laborde  
"Considérant que la sortie du 18 décembre, a été  
organisée, comme itinéraire et comme époque  
de l'année, en conformité d'un programme

établi par dépêches ministérielles et notamment  
par la D.M. du 14 novembre 1923 N° 4092 vers 2

que tous les documents émanant de cette  
direction dont elle a eu connaissance ont toujours  
tendu à restreindre l'ouverture de cette utilisation  
et à l'entourer de plus de précautions.

Ensuite l'avis que la recherche des responsabilités  
en cause n'est pas de sa compétence.

En d'autres termes : le ou les responsables  
étant d'un grade ou d'une situation plus élevée  
que les officiers qui faisaient partie de la  
commission, il appartenait à ces responsables  
éventuels de se faire juger par leurs pairs.

D'où la commission Fayolle  
à l'inverse de la première qui n'était com-  
posée que de compétences au point de vue  
aéronautique, d'hommes envoiés en activité  
de service, la deuxième est composée d'hommes  
éminents certes, mais qui n'ont jamais volé  
qui, du reste, depuis longtemps sont  
entrés dans la réserve de leurs armes respectives.  
Nous retiendrons seulement ceci de leur rapport

1<sup>o</sup> qu'il cite comme nous l'avons fait nous-même  
et comme n'a pas manqué de le faire la  
commission de l'abordé, la déclaration écrite du  
commandant du Plessis au sujet de la gêne  
éprouvée en cours d'ascension à la pensée  
qu'il n'existant pour le ballon aucun point  
de relâche en dehors de luers.

2<sup>o</sup> qu'il en est l'avis que les moyens prévus  
pour un amarrage temporaire et un ravitaillement  
en essence du Dunkerque au cours  
peut maniable étaient insuffisants. Si il  
avait existé un campement pourvu de ces  
moyens soit à Langyout, soit à Bessergla.

51

où le dirigeable avait laissé le beau temps, il eut pu y retourner, s'y ravitailler en essence, et reprendre sa route vers Baraki dans des conditions meilleures pour obtenir l'accalmie.

3<sup>e</sup> qui il ressort après coup, de la catastrophe du Dixmude, que c'est la question des points de relâche qui domine le problème de l'emploi des dirigeables et que les pans de lointains, exigeant plusieurs fournées de séjour dans l'air, ne seront possibles un temps de paix, dans des conditions de sécurité suffisante que lorsqu'elle aura été pratiquement résolue.

Les membres de cette haute commission d'enquête ne disent pas autre chose après la catastrophe que ce qui ont dit avant les pilotes reputés comme le commandant de Laborde, le commandant du Plessis, le commandant Henrique. Aussi dans leurs conclusions, les communiques se rejoignent quand à la cause initiale qui a amené la perte de l'aéronef : absence de tout point de refuge sur les territoires de l'Afrique du Nord; où elles divergent, c'est sur la question des responsabilités.

None n'est à retenir dit le comte Fayolle. La recherche des responsabilités en cause n'est pas de votre compétence dit le comte de Laborde. Il apparaît dès lors à votre rapporteur que c'est à votre commission qu'est dévolu le devoir de se prononcer sans ambiguïté sur la responsabilité relative à l'organisation du raid, la seule qui nous paraît devoir être retenue.

Votre rapporteur vous propose en conséquence d'adopter la motion suivante :

" Considérant qu'à diverses reprises et à la suite d'essais de longue durée qui ont précédé le raid du 18 décembre, le commandant du Plessis

de Grenierau, le commandant du centre de l'Est  
le commandant de l'aéronautique du Sud,  
l'Amiral commandant en chef les forces mar-  
itimes du Sud, ont avisé le service central de  
l'aéronautique, du danger de défection totale  
que courrait le Diximus, au cours de longues  
marches, faute de ports de relâche sur certains  
points de son passage.

Considérant que malgré ces avis antérieurs,  
ces appels à la prudence dans l'utilisation de  
l'irréversible, l'autorité supérieure n'a pas averti  
sur l'absence des moyens de sécurité nécessaires  
d'abréger les sorties du Diximus sur l'Afrique  
du Nord pendant l'hiver et notamment celle qui  
devait lui être fatale;

Regrette que dans des conditions de sécurité  
insuffisantes (absence de campements et refuges)  
dans des conditions de préparation hâtive et  
inachevée (défaut d'ennemis d'atterrissement, de  
pilotage et de manœuvre au campement) un  
raid de bâusses enclenche 24 heures d'éloigne-  
ment de l'Est sur seul lieu de refuge, où il  
est décidé dans son principe et approuvé dans  
sa application, sans qu'il y ait eu mesme  
le absolue avantage immédiat -

M. Lissier

Je ne puis m'assurer ni avec certitude, ni  
aux conclusions du rapport que vient de vous  
lire M. Bergeron.

Dans les considérations qu'il nous a communiquées,  
il y a deux choses: la question des hangars, celle  
des campements.

Pour le manque de hangars, le Parlement  
est aussi fautif que l'administration de la  
Marine, puisque lorsque l'Allemagne nous  
a livré des hangars en vertu du traité, les

53

commissaires des finances n'ont pas voulu accorder de crédits nécessaires à leur construction. Je sais bien qui a ce moment là les Zeppelins eux n'étaient pas en état de voler : mais peut-être ont-ils pu prévoir qu'un jour viendrait où ces dirigeables naviguerait. Donc n'insistons pas trop sur ce point.

Reste la question des campements : il y en aurait autant qui on voudrait si le mistral ou quelque vent un peu fort souffle il n'y a pas moyen de s'en servir. Un vent de 8 à 10 mètres avec une surface d'un mètre une pression de 50 Kilogs sur une surface de 6000 mètres qui est celle d'un grand dirigeable la pression serait donc de 30.000 Kg. Donc même si le ballon avait pu manœuvrer de faire à l'amarrer avec de pareils vents qui ne sont pas rares il serait écrasé dit d'abord de deux mètres surpris par la tempête n'aurait pas l'amarrer à aucun campement où qu'il y en eût.

Le dirigeable n'était pas au point dès lors. C'est possible quand on le sort d'instrument nouveau il y a toujours une période de latements. Ce qu'il importe de savoir c'est si les hommes qui les utilisent ont confiance dans l'instrument le fait que le 1<sup>er</sup> du Paris de Grévydien a connu ses passagers prouve qu'il avait cette confiance. Mais dites-moi dans chacun de ses rapports il déclaraît. Oui, j'abord parce que dans la marine c'est un peu une habitude : on grogne et puis il faut bien rire un peu quand on décide d'obtenir quelque chose.

D'ailleurs tant qu'ils ont de la force assez normale ces dirigeables ne redoutent pas le vent. il est beaucoup moins dangereux pour ceux de faire devant la tempête que d'être amarré et de la subir

La cause de la perte des biannuels pétroliers, c'est dans le manque de refuges. Or le biannuel faisait une sorte d'expérience, si l'avait faite en France, en aurait-il eu plus? Le Zeppelin qui doit tenter le raid amérique aller et retour sans escale en aura-t-il plus?

On ne devrait pas oublier que faire une expédition qui était dangereuse, le principe est déplorable: si on suivait ce principe ce serait la régression de tout progrès: le progrès hélas est fait de danger et coûte la vie de nombreux martyrs. D'où vient votre émotion? c'est qu'il s'agit d'un engin nouveau dans lequel nous mettons de grandes espérances et puis parce qu'il ya eu d'en gros un grand nombre de victimes: nos avions ne tiennent pas longtemps, chaque année un plus grand nombre de pilotes mais les catastrophes sont diaboliques, les passagers du biannuel sont morts pour la Patrie en essayant en pleine paix un engin nouveau.

Or notre avion est dans l'utilisation de ces vagues nouveaux maries par des officiers courageux et même, il le faut, un peu aventureux. C'est le goût de l'aventure qui seul peut nous amener à des progrès. Il faut le conserver précieusement parmi nos officiers de marine.

Restent les responsabilités personnelles: vous savez bien que le Ministre n'a pas donné l'avis le commandant du Blessis avait à expérimenter un instrument dans lequel il avait confiance. Il a proposé un programme à programme a été accepté où est la responsabilité? Ceux qui sont partis ont fait leur devoir. Qui pourraient prouver la tornade, l'orage? Si on ne veut pas s'exposer à des dangers imprévus, il n'y a qu'une chose à faire: ne pas avoir de dirigeable.

55

avec les dirigeables nous nous trouvons en face de problèmes nouveaux qui ne pourront être résolus qu'à la suite de longs étalements qui causeront encore bien des vies. Chaque accident apportera son enseignement. La perte du Diamant est due sans doute à la foudre il faudra chercher, et on y parviendra, des dispositifs qui mettent ces grands aéronefs à l'abri des phénomènes électriques : peut-être l'obléguera-t-on en demandant à obtenir toujours la même tasseau entre les nuages au milieu desquels le dirigeable navigue.

Voilà pour quoi j'estime que la <sup>Commission</sup> ne peut se rallier aux conclusions de notre collègue M. Bergon. Il serait injuste de mettre à la charge du Ministre de la Marine des faits qui ne lui sont pas imputables ce ne serait pas seulement injuste, ce serait dangereux car le Ministre n'aurait plus prendre aucune initiative et vous risqueriez de déconseiller les officiers.

Il faut que nous mettions à la disposition de la marine tous les engins dont elle pense avoir besoin en temps de guerre : ces engins doivent être expérimentés dès le temps de paix cela ne peut aller sans sacrifice il faut honorer ceux qui y succombent comme des héros mais il ne faut point pour cela accuser des vivants.

J'en suis m'assurer aux conclusions de M. Bergon pour les raisons que je vous développerai.

M. Hennessy

J'appuie les observations de M. Lézin. Quand nous avons été saisis de l'affaire du Diamant trois questions me paraissaient devoir être éclaircies 1<sup>o</sup> Qui a donné l'ordre de départ, 2<sup>o</sup> pourquoi a-t-on divisé le navis de décembre pour effectuer un pareil raid, 3<sup>o</sup> Pourquoi n'est-il sorti un si long délai entre le moment où le C<sup>o</sup> du Pêche avait écrit son rapport sur sa sortie avec l'escadre et le moment où ce rapport est parvenu au Ministère.

des prières qui nous ont été communiquées, des dépositions que nous avons entendues, il résulte que le commandant du *Plessis* n'avait pas reçu l'ordre de partir tel jour à telle heure. J'étais sûr d'ailleurs qu'il n'avait pas reçu d'ordre formel le commandant d'une unité étant toujours libre de juger si une circonstance sérieuse l'empêche de partir.

D'autre part nous savons que ce qui inquiétait surtout le commandant du *Plessis*, c'était l'orage la tempête électrique ; or tous les marins n'ignorent pas que les orages sont moins fréquents en hiver qu'en été : on ne peut donc pas dire que l'époque ait été mal choisie.

Sur le troisième point l'enquête a démontré qu'il n'était pas passé un long temps entre le moment où le rapport du commandant du *Plessis* a été déposé et son arrivée au ministère de la Marine. Si mes souvenirs sont exacts ce rapport a été remis par le commandant du *Plessis* au moment où il appareillait pour son raid fatal. On n'aurait donc pas en tenir compte au ministère pour dénoncer ou interdire ce raid. Le commandant du *Plessis* avait ~~sûrement~~ mis trente jours à le rédiger.

D'autre part la sortie du *Diamant* ne me paraît pas extraordinaire, elle était plus courante que celle du mois de septembre. Le commandant du *Plessis* souhaitait une sortie de 100 heures pour des exercices de gouvernail. Il ne faut pas perdre de vue l'importance de ce risque pour encourager le personnel. Dans la marine il faut savoir prendre la responsabilité d'un risque, même d'une aventure si le résultat peut en être profitable pour l'intérêt général. Je ne pourrais donc pas m'associer aux conclusions de M. Bergoin.

48

Ayant devant le malheur une attitude digne et ne faisons pas d'ours avec le public et la presse qui veulent voir ou à toute force qui va trouver des responsables. Faisons confiance aux audacieux, indubius nous devant ceux qui disparaissent et mettrons en ceux qui restent notre confiance et nos espoirs.

M. Lamy

Je ne voterai pas non plus la motion proposée par M. Bergeon. La question a été étudiée par deux commissions l'une a dit qu'elle n'était pas compétente pour rechercher les responsabilités. On a confié à une autre qui a déclaré qu'il n'y avait pas de responsabilité. Une seule responsabilité pourrait être jugée par nous, celle du Ministre. Je persiste qu'elle n'est pas engagée.

M. Bergeon

Je voudrais en quelques mots répondre à M. Desniers les campements et les refuges, même si ils avaient existé n'auraient pu servir dit notre allégation : pour moi je m'en rapporte à l'avis de techniciens comme le commandant Henrique, comme le commandant du Plénis du moment qu'ils attachaient de l'importance à la création de ces refuges, c'est qu'ils estimaient pouvoir les utiliser même par la tempête. Les conclusions de la Commission de l'ordre de Lévis de Laubade sont très précises à cet égard. La vérité c'est que le Diamanté avait été construit par les allemands pour un usage de guerre, c'était un engin limité dans son action : on a eu tout le volonté le faire servir à des raids prolongés : jamais les allemands ne l'auraient utilisé de cette manière on a manqué de sagesse.

Lors de sa sortie de novembre le Diamanté avait été en de telles difficultés que son commandant avait songé à l'évacuer, il était témoin de ces conditions de le lancer en pérille avec succès en plein mois de décembre.

M. Desniers

Je prétends que même si le hangar de Marine Blanche avait été construit, le Diamanté

n'aurait pas pu s'y réfugier. La sortie des Diamants était une expérience qu'avait proposée le commandant du Plessis de Grenier au vu de lancer un raid sur le Sénégal. Le Diamant était pourvu des appareils les plus perfectionnés la seule chose qui laissait à désirer c'était le logement de l'équipage : mais nous avons dû obligé de prendre ce dirigeable tel que les allemands nous l'avaient livré : ils l'avaient construit pour la période de guerre. Mais c'était un instrument de valeur il ne sera dépensé que par le dirigeable que construisent les Américains au vu de la traversée de l'Atlantique.

M. Bergon met en cause la responsabilité du Ministre. Je me demande quelle elle peut être le ministre n'a fait que mettre sa signature au bas d'un programme de vol qui lui était proposé : il a laissé au commandant du Plessis le choix de l'heure et du jour de son départ. Le C<sup>2</sup> du Plessis était même libre de changer son itinéraire. Le Ministre neaurait été mis en cause.

M. Bergon  
M. le P<sup>t</sup>  
M. Henriony

M. de Blois

Je maintiens mes conclusions.  
Je vais les mettre au vu  
Je demande l'ordre de faire par et simple  
L'ordre du jour par et simple mis au vu  
est adopté à mains levées  
s'abstient et demande que son abstention  
soit constatée au procès-verbal.

La séance est levée

Le Président

59

Séance du Mercredi 2 Avril 1924

Présidence de M. de Kerquijec.

Présents M. M. Servain, Bergeron, de Blois, Bruideau, Façon, Féroux, Lémer, de Larrignac, Le Hars, Lamy.

M. le Pr.

Le Sénat a discuté avant hier un cahier de crédits supplémentaires. Ce projet contenait un art. 33 qui autorisait la mise en chantier de deux croiseurs de 1000 tonnes torpilleurs et d'un certain nombre de sous-marins, à valoir sur la dixième tranche du programme naval. La commission des Finances du Sénat a demandé et obtenu la suppression de cet article 33. Ainsi le Ministre de la Marine m'a demandé de vous saisir de la question et de faire voter l'art 33 par le Sénat sous forme de projet de loi spécial.

Je me suis mis en rapport avec M. Millier, havanier, je lui ai dit que ces mises en chantier étaient indispensables tout d'abord pour que l'activité de nos arsenaux ne soit pas tout à fait arrêtée.

J'ai ajouté qu'il y avait encore une question plus haute, celle de la défense nationale. Je lui ai répété ce qui nous avait été dit ci-dessus par le chef d'état-major et à ce que notre marine n'était plus en état de protéger nos transports militaires d'Algérie en France au cas où l'Italie serait notre adversaire.

Or l'Italie a mis en chantier deux croiseurs de 10000 tonnes plantés d'œuvres et armés de 8 canons de 203.

Nous n'avons que 3 croiseurs type Duguay-Trouin en chantier de ceux-ci soit inférieurs et comme fromage et comme armement aux

nouveaux croiseurs italiens.

Le P<sup>r</sup> des Conseil m'avait ainsi que je vous l'ai dit permis de faire voter la seconde traînée du programme naval avant la séparation des chambres. Mais le Gouvernement n'a pas présenté aux chambres cette seconde traînée cela pour des raisons de politique intérieure; il estime qu'au moment où les experts sont réunis, alors que des négociateurs sont engagés avec Londres et Washington pour les questions financières il ne faut pas donner à la France une allure guerrière. Je me suis rendu à ces réunions bien que je ne les estime point valables tout au moins en ce qui concerne l'opinion étrangère. Et pendant nous ne pouvons laisser la marine de la situation où elle se trouve: il faut donner au Gouvernement l'autorisation de construire deux croiseurs, six torpilleurs et des sous-maries. Je vous propose d'entendre le Ministre de la Marine jeudi qui ensuite notre délibération sera votée la l<sup>me</sup> étant unanime (assentiment) nous déposerons notre rapport qui sera envoyé pour avis à la l<sup>me</sup> des finances et je me foudrai au G<sup>r</sup> pour que la discussion publique ait lieu de le plus court délai. Quand je dis discussion publique je me sens du tout réglementaire car à mon avis personne ne devrait parler pour ne pas attirer sur ce projet l'attention des nations étrangères.

M. de Lavignacq

J'observerai la consigne mais je vous demande si la France a bien intérêt à faire ainsi toujours le gros dos, on ne respecte que les forts. Je crois qu'il faudra bien toutefois un peu au grand débat sur notre marine, car le pays doit connaître la situation de laquelle elle

M. Faupin.

61

retrouve mais je reconnais bien volontiers que le moment serait mal choisi.

M. Bergeron

Il faut que le pays connaisse la situation la-  
mentable de notre marine de guerre.

M. le Président

Vous savez que mandaté par vous j'ai obtenu le P<sup>r</sup> du Conseil à plusieurs reprises de cette question. Nous avons obtenu que le délai de construction des unités complémentaires ~~de nos deux croiseurs~~ fut ramené à quatre ans, nous ne sommes point étrangers à la demande qui nous est faite aujourd'hui de la mise en chantier de deux nouveaux croiseurs. Notre action pour ne pas être publique n'en est pas moins efficace. Votons donc sans débat les nouvelles unités qui nous sont demandées : mais dès que les circonstances extérieures le permettront nous devons mettre le pays au courant de la situation aujournante de la France au point de son maritime la supériorité de la Méditerranée nous échappe elle va passer à l'Italie. Les Anglais ne se gênent pas pour dire que la flotte française n'existe plus et l'annual italien *l'Avr di Revolt* répète à qui veut l'entendre qu'il n'est pas facilement la flotte française par le fond.

M. Savoie  
M. le P<sup>r</sup>

Il faut que le pays sache cela. Le Gouvernement nous demande instamment de ne rien dire tant que la situation extérieure ne sera pas plus claire.

M. Fayon.

Tout ce que vient de dire M<sup>r</sup> le Président, je l'ai dit lundi à M<sup>r</sup> le P<sup>r</sup> du Conseil. Il a préféré accepter la désertation de l'art 33 plutôt que de laisser instaurer une discussion publique. Il m'a supplié de ne pas intervenir pour faire répondre cette des-  
sertation. Il m'a affirmé ne point incriminer la gravité de la situation mais il ne voit aucune manifestation publique.

Votez sans bruit ce programme très utile et  
tôt que nous le pourrons eniger du Gouver-  
nement la réalisation d'un programme qui  
assure la sécurité de la France.

Il est regrettable que l'art 33 n'ait pas été  
voté l'autre soir sans débat : le droit demandé était  
de 49 millions il n'aurait pas attiré l'attention  
maintenant on va être tenu de publier le coût  
total de ces constructions soit 600 millions ; cela  
pourra émouvoir l'opinion publique étrangère.

M. Lépine

Je crois qu'il serait mieux d'attendre pour  
voter ce projet que les experts auront donné leurs  
conclusions.

Je reconnais que la France a besoin de croiseurs  
modernes mais il faut plus puissants que  
ceux qui ont construits à l'étranger

Nous sommes tenus sur ce point par la con-  
vention de Washington.

On me fait connaître que M. le Ministre de la  
Marine est à la disposition de la Chambre. Je veux le  
faire appeler. (Aménagement).

Audition de M. le Ministre de la Marine

M. Bokanowski Ministre de la Marine est introduit

M. le P<sup>r</sup>

Souhaite la bienvenue à M. le Ministre de la  
Marine et l'assure des croiseurs de la Chambre  
Nous discutons de l'art. 33 des points pos-  
és le lendemain. Veuillez nous donner quelques  
explications.

M. Bokanowski

Devant l'impossibilité de faire voter  
maintenant la deuxième branche du programme  
naval nous avons peine qu'on pourrait en  
discuter à que je pourrais appeler

63

un programme de sondage entre la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> branche.  
Il s'agit de mettre en chantier quelques unités de unités  
qui devraient figurer dans la 2<sup>e</sup> branche de façon que  
les cales de ces assenances ne restent pas invacuées  
et que nos équipes d'ouvriers ne dorment pas. La  
question du nombre des unités à prévoir pour la 2<sup>e</sup>  
branche reste entière.

M. Lévisier Quelle sera la vitesse des nouveaux croiseurs  
M. le Ministre 33 noeuds f.

M. Lévisier Elle est inférieure à la vitesse des croiseurs italiens  
M. le Ministre Non car la vitesse que je vous donne est la vitesse  
normale de ces croiseurs auxquels ils atteindront ou  
dépasseront même la vitesse des croiseurs italiens  
la puissance des moteurs est de 132 000 chevaux  
la vitesse a été fixée par le Conseil supérieur de la Marine  
leur armement est égal à celui des italiens 8  
canons de 103.

M. le P<sup>t</sup> Je crois que les croiseurs italiens avaient 10 canons  
de 103

M. le Ministre Pas ceau qu'ils vont mettre en chantier  
M. le P<sup>t</sup> Votre but doit être d'assurer le transport de nos troupes  
d'Afrique en Tunisie ou lors d'une récente audience  
M. l'Amiral Grand nous a dit qu'il ne garantissait  
pas pouvoir assurer ce transport si les belligérants  
éclataient la guerre car un grand nombre de navires  
sont en réparation et hors d'état de prendre la mer.

Il faut à toute force que nous assurons ce transport  
c'est pour cela que la vitesse est un élément important  
de nos croiseurs assurer notre maîtrise Méditerranée  
alors un armement pourrait suffire, si nous voulons  
défendre nos routes commerciales alors la vitesse  
intervient comme une qualité primordiale

M. le Général Guérin Nous ne pouvons avoir des forces à faire faire  
des croiseurs lourds, car nous sommes tenus au point de vue du temps  
et de l'armement par les termes de la convention de Washington

M. Faÿon

M. Léonie ne me paraît pas bien pour ce problème. La lutte que nous pouvons envisager est la lutte avec l'Allemagne avec l'Italie pour au contraire nous. Supposons que l'Italie soit contre nous c'est elle qui a besoin de vitrerie pour attaquer nos convois militaires entre l'Algérie et la France. Nous au contraire pour défendre ces convois nous avons surtout besoin d'armement. Si les croiseurs italiens sont armés de 8 pièces de 203 nous savons à peu près les caractéristiques des deux croiseurs qui on nous demande : 10 000 tonnes, 8 canons de 203, vitrerie 83 œuvres & me paraissent suffisantes.

N'oublions pas que les Italiens, comme nous sommes tenus par la convention de Washington à les Italiens ont donc 10 canons de 203, une peut-être qui au détriment de leur vitrerie bénéficiel pour nous c'est d'aller vite et de mettre en chantier tout de suite. Personne le mieux est souvent l'ennemi du bien.

M. Faÿon a raison nous ne pouvons laisser la France sous la menace d'une Italie hésitante. Quelle procédure devons nous employer pour aller vite.

M. le Ministre

La chambre avait voté un article 83 qui a été déposé par le Sénat et qui vous a été renvoyé vous le voté comme projet spécial, celui-ci est envoyé à la chambre qui le voté à son tour. Le Sénat se réunira le Vendredi, la chambre votera Samedi.

Pour ce qui concerne les conséquences financières du projet déposé : celui-ci coûtera environ 418 millions en francs. Cette année je ne demande qu'environ 80 millions. Une partie de ces crédits ira au personnel que je vais obligé d'augmenter l'industrie verrerie nous enlevé forces nos opérations

M. Faÿon

65

Sur 64 agents techniques du Ministère 30 sont partis de l'industrie privée attirés par des traitements plus élevés.

J'en suis arrivé à me demander si je ne pourrai pas faire amender aux chantiers qui débauchent mon personnel.

En attendant, j'aurai une perte au rendement qui en gera 100.000 francs je la rattraperai largement par la diminution des délais d'étude.

Je prendrai aussi 400.000 francs pour améliorer le bâti des carrières qui est dans un état déplorable. Je pense que la fin des finances ne sera pas d'obstacles.

M. Ligner

Puisque M. le Ministre est présent je voudrai lui demander quelles mesures il compte prendre pour protéger nos hydrotechniques contre les attaques d'aviions ennemis. La question se pose également pour les flottilles de sous-marins.

M. le Ministre

Votre Président a déjà entretenu le Ministère de cette question. Ses suggestions on envoies également de recevoir sous-main.

M. le P<sup>t</sup>

On pourrait aussi procéder à des camouflages.

M. le Ministre

C'est une question que j'entretiendrai.

M. le P<sup>t</sup>

Il faudrait aussi nager à courbure des stocks de denrée.

M. le Ministre

Vous avez raison alors qu'il nous faudrait un stock de 1.080.000 tonnes de denrée, nous en avons tout au plus 111.000.

M. le P<sup>t</sup>

Dès que nous le pourrons, nous pourrons faire ces problèmes devant le pays auquel nous expliquerons que s'il vient sa révolte populaire, elle de ces volontés, s'il avertit auver son ravitaillement en hommes et en matières premières, il laissera une marine. S'il n'a pas de marine il tombera au rang de l'Espagne, il perdra d'abord des

colonies et apres avoir perdu ses colonies il perdra  
l'Alsace Lorraine. Vous pourrez etre certain  
M le Ministre que la <sup>comm</sup> Franche entiere vous  
vous aider a reparer une maniere a la France  
(Manque maniere d'approbation)

M le Ministre se relire

La Commission a l'unanimité adopté le  
projet de lui

est désigné comme rapporteur: il indique les  
grandes lignes de son rapport.

La <sup>comm</sup> l'invite a le rédiger et a le déposer  
le plus tôt possible sur le bureau des débats

La séance est levée

Le Président

M. Farjon

68

Séance du Jeudi 3 avril 1926

Présidence de M. de Kerquejéz

Présents MM. Brindeau, Duplantier, Duruix,  
de Blois, de Poncet, Chauvet, de Lavergnat.

M. Brindeau donne lecture d'un rapport sur le projet de loi portant approbation d'une nouvelle convention portuaire avec la Compagnie transatlantique pour la ligne New York - Le Havre.

M. Chauvet le tonnage des deux nouveaux navires que doit construire la C<sup>e</sup> transatlantique est de 60 000 tonnes. J'avais envisagé un tonnage plus élevé mais la C<sup>e</sup> transatlantique m'a fait observer qu'elle n'aurait ni le fret, ni de voyageurs pour utiliser de pareilles unités.

On peut faire confiance à la C<sup>e</sup> transatlantique pour battre avec les C<sup>e</sup> étrangères.

M. Brindeau L'exploitation de paquebots dépassant 60000 tonnes aurait été fort critiquée.

M. Chauvet Le Havre peut recevoir des navires d'un tonnage supérieur à 60000 tonnes.

M. Brindeau Oui. Pour le tonnage la grande forme va être portée de 198 à 312 mètres en attendant les paquebots peuvent aller se faire carénier à Cherbourg.

M. Fayon Quelle sera la vitesse de ces paquebots?

M. Brindeau Là où il voudra, on va peut aller au delà sans incommodez les voyageurs par la trop vitesse des machines et sans augmenter considérablement les frais de combustible.

M. Chauvet Je voudrais à cette occasion de ce projet de loi faire remarquer à la C<sup>e</sup> un certain élé-

regrettable que M. Poincaré ait pris de la constitution de un nouveau ministre supprimé le S<sup>e</sup> Secrétaire de la Marine marchande.

Le rattachement de la marine marchande au ministère des Ponts et Chaumes échappe à la marine marchande au ministère des Ponts et Chaumes. Cela n'est pas des marins : ils ne connaissent pas l'état d'april des écrits maritimes.

El pourquoi pour une économie inéquitable de 1200000.

Sortir de supprimer le S<sup>e</sup> Secrétaire à la Marine marchande on va le faire un ministre.

Il faut que nous fassions connaître au Président du conseil que nous regrettons cette suppression.

Je m'associe à la protestation de M. Chammel. Et moi j'appuierai de toutes mes forces l'opposition de nos deux collègues.

J'ai le regret, quant à moi, de ne la partage pas. J'ai toujours vu le S<sup>e</sup> Secrétaire à la Marine marchande s'accorder avec les compagnies sur le dos des voyageurs.

Le Algérie payé par un plus de 30 millions à la métropole sous forme de monopole de pavillon. Les usages ne sont jamais arrêtés. Ce n'est pas l'utilité qui est mauvaise d'après vous, mais la marine dira où s'en sort.

M. Duroux Le sous Secrétaire à la Marine marchande a fait l'accord entre le ministre et le 1<sup>er</sup> sur le dos des chargeurs et des marchandises.

M. le Président J'ai été saisi par le syndicat des capitaines au long cours d'une protestation contre la suppression des sous Secrétaire à la Marine marchande. M. le Gouverneur veut la garder.

M. Chaumet

68  
lui-même. Il a dit sur les bras du Rhin, par peu  
qu'il n'aurait suffis à la tâche.

Je crois que la majorité de nos meilleurs partisans  
nous soutiennent mais en cette veille du matin  
nous ne sommes pas assez nombreux pour qu'un  
voeu pris aujourd'hui ait une autorité suffisante.

Le rapport de M. Brûlèdeau est adopté.

M. Fajon

J'ai vu M. Mellie, Laurier P<sup>r</sup> de la Chambre, finaux  
il n'a pas fait d'objection grave à l'adoption de  
l'art 33 de nos supplémentaires, sous forme de  
projet. Je crois il devra seulement que les amendes  
figureront dans le texte du projet de loi.

Je crois qu'au point de vue de la politique  
intérieure il est mieux valoir que cela ne figure pas  
dans le projet mais pour que celle-ci aboutisse  
vite j'en ai décidé au déni de la Chambre des députés  
(Amendement)

La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 9 Avril 1924

Présidence de M. de Kerqueze  
Présents M. M. Lemaire, Daudouyt, Ferrier, Faÿm  
Brûléau.

La C<sup>mm</sup> adopte le rapport de M. Faÿm sur  
le projet de loi portant attribution d'un passe  
aux mariés après deux ans de mariage

La séance est levée

Le Président

24

Séance du lundi 19 avril 1924  
Salle du gouvernement

Présidence de M. le Gouverneur

Présents: M. M. Léon Bruneau, Tatay, Servais, Henrion, Dubruy, Feuillen, Malher

M. le Président

La chambre a voté un projet de loi autorisant le Ministre de la Marine à acheter deux pétroliers. Il voudrait que le projet fût voté par le Sénat aujourd'hui car le Parlement doit se mettre en vacances ce soir ou demain. Je vous propose d'entendre le Ministre. (acquiescement)

M. Bokanowski

Audition de M. le Ministre de la Marine  
Ministre de la Marine. Le projet comporte l'ouverture d'un crédit de 12 millions : 8 millions pour l'achat du Bakun 9 millions pour la construction d'un autre pétrolier dont la marine a besoin. Le Bakun est un navire oreuf qui appartenait à la flotte Wrangel. Il date de 1917 il n'a pas beaucoup navigué : à construire il coûterait 9 à 10 millions. Nous faisons donc une bonne opération.

L'autre navire, à construire serait un navire-tailler rapide il fêlerait 18 nœuds et aurait un tonnage de 7 à 8000 tonnes en tout. Ces deux navires trouveront place dans les flottes futures.

En malicie de fut pétrolier la France a un déficit considérable : en ce moment la France a versé de 1300000 tonnes de pétrole et de mazout auquel il faudra faire 2.280000 si la flotte pétrolière française représente 198000 tonnes et celle de la marine <sup>22600</sup> si vous prenez comme moyenne le voyage en temps de guerre

et pour temps de paix vous arriverez à un total maximum de 700000 tonnes qui pourraient être transportées par la flotte française.

M. le P.<sup>t</sup>

La question n'est pas posée complètement. Vous nous parlez que de la croissance annuelle. Mais il faut considérer les stocks. La France doit toujours avoir en réserve un an d'avance : il faut des réservoirs à Louviers en Corse à Bizerte. Si nous ne vendons pas ces stocks nous serions en cas de guerre obligés de mettre rapidement bas les armes. Le problème est surtout un problème de recevoir.

M. le Ministre

Les deux choses vont ensemble. La situation au fond de nos réservoirs est d'ailleurs améliorée. En 1922 nous avions des réservoirs d'une capacité de 700000 tonnes, aujourd'hui nous avons 1100000 tonnes. En 1926 nous allons en construire 260000 tonnes et nous en pourrions pour louer des réservoirs d'une capacité de 730000 tonnes. Cette année nous obtiendrions donc 730000 tonnes supplémentaires. Mais pour remplir ces réservoirs il faut que des bateaux nous apportent le pétrole ou le mazout. Les deux navires que nous vous demanderons transporteraient annuellement 700000 tonnes.

M. Fayon.

La construction de pétroliers par l'industrie publique est arrêtée ?

M. le Ministre

Complètement. D'ailleurs le nombre de bateaux de location des pétroliers appartenant à l'armement privé sont enorbitants. Le moyen de réduire le pétrolier de l'armement français est d'avoir des navires à nous.

J'crois que le reste de la Chambre répond à des préoccupations d'arrimage et de

l'agence

M. Ligner

Pourquoi faire 45000 tonnes de réserves. Lorsqu'on n'en a pas il faudrait pleurer et on pourrait se retrouver au temps de guerre

M. le Ministre

Non : on y arriverait peut-être du pétrole mais pas de mazout. La marine de guerre est à peu près la seule à utiliser le mazout

M. Ligner

quand obligera-t-on les raffineries à avoir de réserves

M. le Ministre

Cette obligation relèverait sûrement de la partie de loi relative à l'officier des pétroles.

M. Falzon

Sur quelle forme ultérieure vaient les deux pétroliers que vous nous demandez.

M. le Ministre

Je compte laisser aux deux équipages de la marine de guerre, cela ferait naviguer nos officiers. Le Bakou servirait au seul transport. Ses deux navires à cuistotie comporteraient tous les appareils nécessaires pour le ravitaillement des flottes en pleine mer.

M. Ligner

Les chiffres que nous avons donnés concernent la quantification en essence et huiles, tonnes de la seule marine

M. le Ministre

Oui. En 1926 il nous faudra 2.90000 tonnes

M. Ligner

On ne peut pas faire la marine de la marine.

Il faut que le gouvernement pratique une politique générale du pétrole.

M. Malherbe

Cela concerne l'officier des pétroles qui a un projet de loi à présenter.

M. le Ministre se retire.

M. Falzon

Le projet est urgent tout au moins en ce qui concerne le Bakou. Il a été adjoint à la flotte française mais en réalité il appartient à l'officier des biens russes. Il s'agit de faire passer 3 millions de la caisse de récupération Bakou

tage de l'opération c'est que les Soviets ne pourront plus le réclamer.

M. le Président Comme M. Lémeré prétend que le gouvernement doit avoir une politique du pétrole et celle-ci amène la création de nombreux réseaux. Actuellement nous n'avons pas dans tout le pays pour 2 mois de pétrole. Si M. le Ministre Belain a déclaré avoir récemment traité l'importance du problème pour les canards militaires. Pourrions-nous prendre une option pour l'achat du Bakou ? Peut-être mais vous avez entendu M. le P. du Conseil répondre à M. de Menzies au sujet de l'expansion des relations avec la Russie. Cela pourrait aller plus vite que nous ne pourrons et au Bakou nous échapperait. Vous avez entendu M. le Ministre. Je crois que nous pourrions adapter le projet de loi : cela ne nous empêtrera pas d'insister auprès du gouvernement pour qu'il nous fasse connaître quelle politique il entend mener pour le pétrole.

Le projet de loi est adopté par l'Assemblée

M. Faymon est donc un redacteur de l'avis : favorable.

La séance est levée

Le Président

75

Séance du Mardi 20 Juin 1924

Présidence de M. de Huguebec.

Présents M. M. Brindeau, Farjon, Hery, Dubruyl  
Le Hays, Bergon, Feuvre, Fortin, Lemay, Magnien

M. Brindeau

donne lecture d'un rapport au avis sur

1<sup>o</sup> un projet de loi tendant à modifier certains  
dispositions de la loi sur la laïcité de l'Instruction de la  
Mairie et sur la laïcité de l'enseignement au profit des  
manuels français.

2<sup>o</sup> le projet de loi tendant à augmenter le  
taux des pensions servies par la laïcité de l'Instruction  
de la Mairie.

L'avis est adopté.

M. Brindeau

donne lecture d'un avis sur le projet de loi  
portant approbation d'un convention avec le  
CE des Chômeurs réunis pour le service postal de  
l'Afrique occidentale française.

M. Brindeau

Il s'agit d'une simple prolongation d'une convention  
existante. Une convention définitive fut élaborée  
pour le mois d'octobre. Je demande  
que cette convention nous soit renouvelée au fond  
et à la forme des manuels pour avis. C'est la  
technique que doit répandre au fond l'ancien.  
L'avis est adopté.

#### Annexe

Mme P.

Le 21 Juin j'ai écrit à M. Denemur le  
nouveau ministre de la Mairie pour lui rappeler  
que le projet de loi relatif aux arsenaux était  
en état, que par deux fois il avait été  
figuré à l'ordre du jour du Sénat et que seule

une cindis parution de M. Raibert alors ministre de la Marine avait empêché que ce projet vînt en discussion au début d'avril dernier. Je lui demandais alors de me fixer une date pour la fin de l'ordre du jour du débat de ce projet.

Ma première lettre étant restée sans réponse, j'en envoi une seconde de rappel. Je vous revois de nouveau M. le Ministre de la Marine et deux autres ministres.

Voici la première

Paris 27 Juin 1926

Monsieur le President

Par cette parvenue au département le 26 Juin courant, vous avez bien voulu attirer mon attention sur le devoir de la 1<sup>me</sup> de la Marine au sujet de voir fixer à une date les rapports concernant la discussion du projet de loi relatif aux armements.

J'ai l'honneur de vous informer que, tout en me tenant des renseignements à la disposition de la 1<sup>me</sup> de la Marine, je me trouve dans l'obligation de demander à celle-ci un délai pour achever de prendre connaissance de l'important dossier de cette question et pour soumettre aux Conseils Gouvernementaux les résultats de l'examen minutieux qu'elle vénante.

En accord avec la 1<sup>me</sup> de la Marine au sujet je ne manquerai pas d'ailleurs de m'efforcer de réduire la durée de ce délai au strict nécessaire.

Peuilly etc . . .

Signe Dumersul

xx

Voulez la seconde

Paris 29 Juin

11 Mairie le President

À mon retour de Toulon je prends un moment  
de votre lettre du 25 Juin

Comme j'avais l'honneur de vous en informer  
je vous serai particulièrement reconnaissant ainsi qu'à  
la Chambre de bien vouloir m'accorder le  
delai indispensable pour que je puisse étudier à fond  
cette grande question de la loi sur les armes et pour  
donner ensuite mon opinion personnelle en toute  
connaissance de cause.

11 L'urgence <sup>que</sup> fait cette question il ya intérêt à ce que  
je vous donne pas un avis hâtif.

11 Mais cette révise faite, je userai la disponibilité de  
la Chambre pour me rendre devant elle avant  
la séparation des Chambres et citerai ce, suggérant

11 J'ajoute que je prépare de visiter très prochainement  
les armes afin d'étudier moi-même leur place, leur  
situation, leurs moyens d'action et leur rendement.  
Je serai ensuite en mesure de me prononcer et je suis  
persuadé que vous approuverez mon intention.

Veuillez agréer etc.

Je demande que ces deux lettres figurent au procès-  
verbal. Dans la première, dans certains milieux  
on accuse la Chambre de la Mairie de ne pas vouloir  
que le projet vienne en discussion : il faut que  
des preuves officielles montrent que si des retards  
sont apportés, ils proviennent du gouvernement  
et non de la Chambre.

La Chambre décidera s'il ou non je dois demander  
la main à l'aube du jour du projet de loi.

Mon rapport est déposé depuis longtemps, la  
question a été largement discutée devant le  
Chambre des députés, elle est posée devant l'opinion

M. Léonard

publique. M. Dumenuil doit pouvoir se faire une opinion assez rapidement.

En tous cas, la l<sup>e</sup> m<sup>me</sup> ne peut assumer plus longtemps la responsabilité de retards qui ne sont pas de son fait.

J'oppose à la l<sup>e</sup> m<sup>me</sup> que notre Président demande la mise à l'ordre du jour de la prochaine séance du projet de loi sur les arsenaux. M. le Ministre de la Marine s'y opposera publiquement, formera ses raisons, le Sénat décidera, mais il sera bien établi que la l<sup>e</sup> m<sup>me</sup> de la Marine était prête. La proposition de M. Lémeréy est adaptée à l'unanimité. Je ne demanderai pas de mise à l'ordre du jour de la prochaine séance car il faut que le Ministre soit présent et qu'il puisse être présent. Je demanderai à la prochaine séance la mise à l'ordre du jour de la séance suivante.

Comme l'a dit M. Lémeréy ~~à la commission~~ ne peut prendre la responsabilité de pareils retards, elle doit se dégager publiquement.

M. le Président M. Lémeréy avait fait le rapport, à la suite de l'abstention fort heureusement tempérante de M. Lémeréy. M. Fajon avait été désigné comme rapporteur du projet de loi sur les arsenaux. M. Lémeréy est revenue à la l<sup>e</sup> m<sup>me</sup> de la Marine qui voterait la séance devant le Sénat.

Je demande instamment à M. Fajon de renoncer à son rôle de rapporteur. Il a bien voulu adopter complètement le mandat de faire rapport nul ce qui aurait le défaut unique que lui.

M. Fajon est maintenant comme rapporteur

M. le P<sup>r</sup>

M. Lémeréy

M. le P<sup>r</sup>

29  
Nous avons eu le regret de perdre M. Edouard de la Fontaine  
des que j'ai appris sa mort, j'ai écrit à sa famille pour  
savoir quel souvenir il laissait parmi nous et j'ai vu  
aussi une partie de l'adversité de la (vraie, sincèrement)  
du résumé et levée

Le Pénitent

Seance du Vendredi 12 decembre

Présidence de M. de Kerquebec

Présents M. M. de Kerquebec, duplantier, Devaux, Braud, Hery, Chauvet, Henneury, Lévrard de Lavaignac, Perreau, Riotteau, Leiroux, Lamy, le Hars, de Blaiz, Brindeau, Dubuyet, Rio, Mahieu

M. le P<sup>t</sup>

La commission se rappelle que au mois de Juin elle n'avait donné un avis que sur une partie du projet de loi qui lui avait été soumis : projet modifiant certaines dispositions des lois sur la caisse des invalides de la Marine et sur la caisse de prévoyance au profit des marins de l'Etat et augmentant le taux des pensions servies par cette caisse

La Comm<sup>me</sup> n'avait adopté que ces relevements de taux de pension, quant aux autres modifications elles avaient été renvoyées à une commission spéciale sur laquelle M. Fayon devait déposer un rapport.

M. Fayon me fait amarrer que son rapport est prêt

La Comm<sup>me</sup> veut-elle l'autoriser à déposer ce rapport sur le bureau du Sénat ?

La Comm<sup>me</sup> décide d'autoriser M. Fayon à déposer son rapport

M. le P<sup>t</sup>

donnée lecture d'une lettre de M. le P<sup>t</sup> de la Ligue maritime et coloniale lui faisant mention d'un vœu de cette ligue demandant qu'on n'applique pas la loi de 8 heures à la Marine marchande

Reussé de recevoir de cette cette sera avenir à  
M. le P<sup>re</sup> de la ligne maritime.

M. le P<sup>re</sup>

J'ai fait faire une étude sur le budget de la Marine tel qu'il a été voté par la chambre des députés. Cette étude est à votre disposition. L'an dernier nous avons désigné un de nos collègues pour suivre l'étude que fera de ce budget notre comité des finances. Ils - vous l'avez cette année de procéder à une semblable désignation. (Assentiment -)

M. Leimery est désigné pour suivre l'étude  
du budget de la Marine

M. Pernau

La chambre a réduit dans des proportions importantes les crédits pour l'amélioration des ports. Si je me souviens bien ces crédits ont été réduits de 50 à 20 millions. En outre des réductions ont été opérées également sur les crédits relatifs aux phares et balises.

Ce sont là des économies non seulement fastidieuses mais dangereuses.

M. Chaumet

Il serait bon en effet que la commission de la Marine dise sur tout ce dessus.

M. le P<sup>re</sup>

Vous avez raison, d'ailleurs je crois que M. le Sous Secrétaire d'Etat à la Marine marchande serait très désireux d'être entendu par la commission et sur les travaux de nos ports et sur l'application de la loi de huit heures à la Marine marchande.

M. Brard

M. Boivin - Champenois doit poser mardi prochain au S<sup>én</sup>at une question sur l'application de la loi de huit heures à la Marine marchande. Ne pourrait-on s'entendre avant mardi ?

M. le P<sup>re</sup>

Je ne crois pas. Nous prendrons acte

des déclarations qu'il fera devant et nous pourrons  
ici la question un peu plus à fond.

En attendant nous pourrions désigner l'un  
de nos collègues pour étudier le budget de la  
Marine marchande et des ports (aventurier)

M. Perreau est désigné pour suivre l'étude  
du budget de la Marine marchande et des Ports.

Mee PT

Nous devons maintenant entendre M le  
Ministre de la Marine sur le statut naval  
et sur les armements

Audition de M. le Ministre de la Marine

M. J. L. Duméril ministre de la Marine  
est entendu

La sténographie de cette audience figure  
en annexe au procès-verbal de la présente séma.  
de l'ordre.

83

Seance du Mardi 30 decembre

Présidence de M. de Kergaof ce

M. le P<sup>l</sup>

je vous ai réuni, Messieurs, pour désigner  
des rapporteurs pour trois projets de loi.  
les voici :

Projet de loi portant modification aux articles  
22 et 37 de la loi du 10 Juin 1896, modifiée par  
la loi du 1<sup>er</sup> Avril 1920. (Avancement des qua-  
tiers-maîtres.)

M. Féroux est désigné comme rapporteur

Projet de loi modifiant les lois des 5 novembre 1909  
le 1<sup>er</sup> Avril 1914 et 18 Avril 1918 relatives au corps  
des ingénieurs de l'ancienne navale.

M. Farjon est désigné comme rapporteur

Projet de loi rendant applicables aux ingénieurs  
d'artillerie navale en 1922 - 23 et 24 et dans les  
circonscriptions, les mesures spéciales édictées  
par la loi du 20 décembre 1921 en faveur des  
ingénieurs d'artillerie navale recrutés en 1919  
1920 et 1921

M. Farjon est désigné comme rapporteur

La séance est levée

Le Président.