

Marine.

MM.

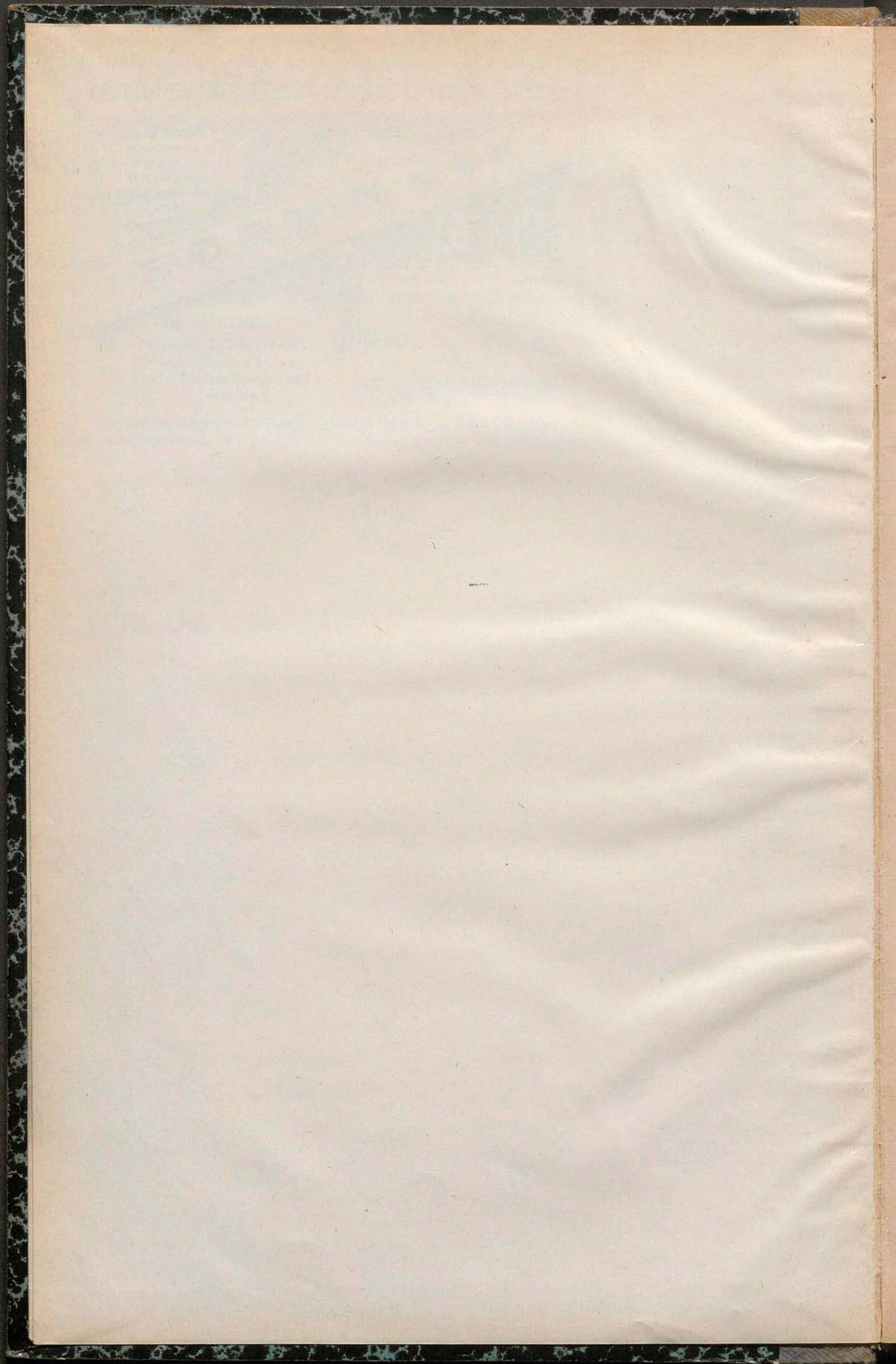
ALBERT MAHIEU.
ALFRED BRARD.
BERENGER (Henry).
BERGEON.
Comte de Blois.
BRINDEAU
CHAUMET (Charles).
CUTTOLI.
DUDOUYT.
DUPLANTIER.
DUROUX.
EMILE SARI.
~~D'ESTOURNELLES DE CONSTANT.~~
FARJON.
FENOUX.
FLAISSIÈRES.
FORTIN.
HENNESSY (James).

MM.

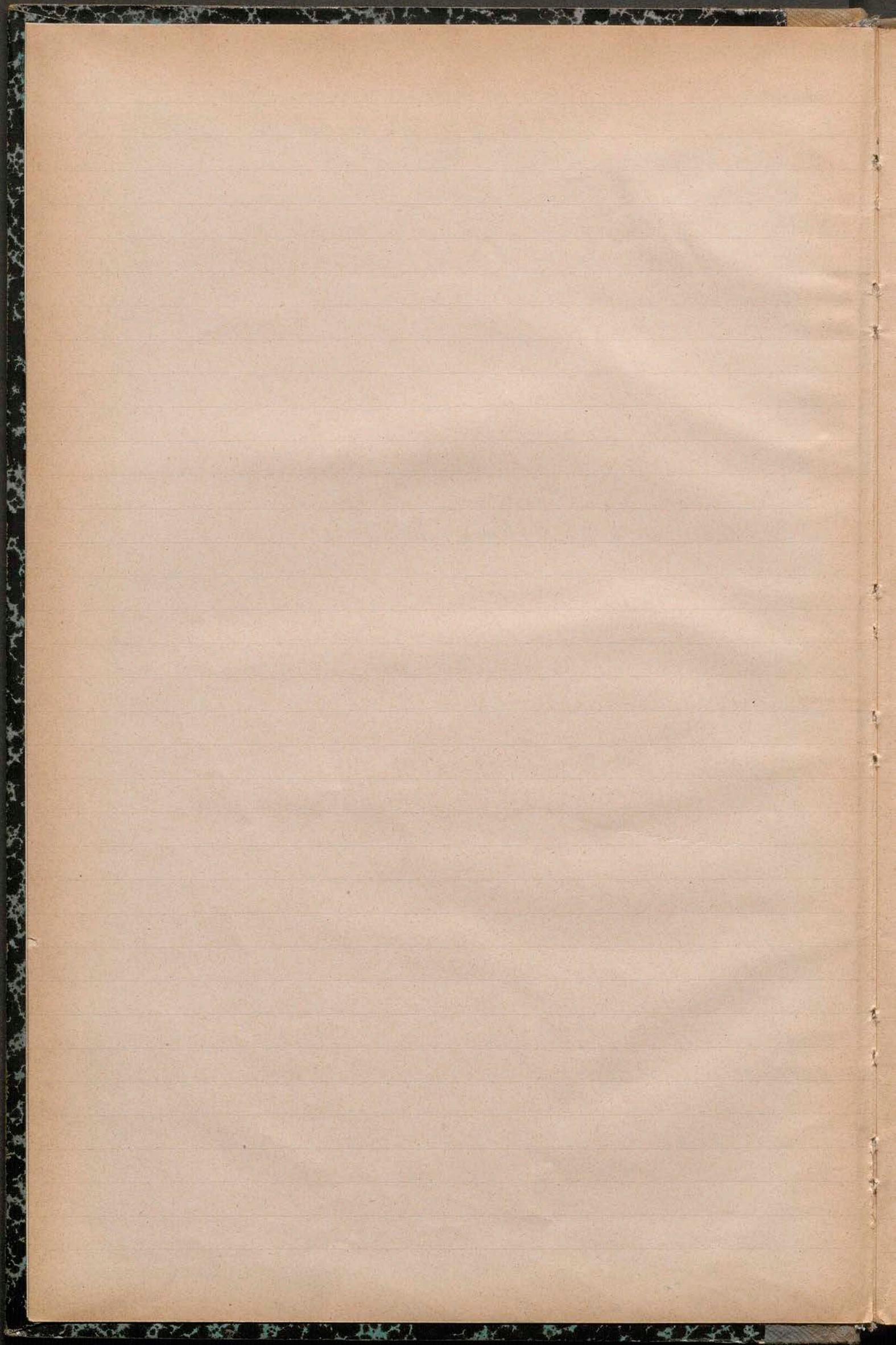
HÉRY.
DE KERGUÉZEC.
LAMY.
LANCIEN.
DE LAVRIGNAIS.
LE HARS.
LEMARIE.
LE TROADEC.
MAGNIEN.
MORAND.
MULAC.
PAMS (Jules).
PERREAU.
DE POMEREU.
RIOTTEAU.
ROULAND.
SERVAIN.
TISSIER.

Lunery

1924.



Arnee 1924



5

Séance du Vendredi 11 Janvier 1924



Présidence de M. de Kerquizec

Présents: M.M. Rivoteau, Perreau, Tesson, Mulac, Dubruy, Hennessy, Brindeau, Servan, de Blois, Morand, Farjon, Pams, Roulland, de Pomereu, Deroux.

Affaire du Dixmude.

M. le Président

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 bien 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 cru devoir cependant en ma qualité de président de la Commission annoncer 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 vous avez pu lire. Je tenais à marquer ainsi que la Commission de la Marine du Sénat se préoccupait de la question et à indiquer 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.

Ce 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 Bigorre à cette époque il m'a fait observer que l'hiver était mauvais en décembre. Si donc il y a des inconvénients pour des navires de surface à naviguer à cette période de l'année quels dangers peuvent courir les navires aériens, plus fragiles et pris dans la tempête même.

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

Dans quelles conditions le voyage a-t-il été préparé? L'Etat-major de la Marine paraît déchargé de toute responsabilité: il n'intervient en effet que dans les opérations d'ordre 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 Grenédan avait établi un premier plan qui a été soumis au commandant des frontières maritimes du sud-est. L'amiral commandant ces frontières a certainement transmis les propositions au Ministère: le cabinet du Ministre l'a examinée il paraîtrait même qu'il l'aurait approuvée.

Et cependant quand le Dixmude est parti il n'était pas dans des conditions de préparation complète: il n'avait pas toute sa T.S.F.: son moteur auxiliaire lui manquait: du Plessis de Grenédan l'avait réclamé à plusieurs reprises la T.S.F. elle-même ne fonctionnait pas parfaitement.

Or quand les allemands envoyèrent un Zeppelin faire un raid celui-ci devait se tenir en rapport avec tous les postes de T.S.F. et ceux-ci devaient lui signaler tous les événements qui pourraient l'intéresser: et même en opérant ainsi ils avaient des accidents. Or pour le Dixmude rien de pareil.

5
n'avait été prévue : on n'avait pas averti les postes de
TSF : c'est du Plessis de Grenedon qui a dû prendre
contact avec eux et les prévenir alors que cela ne lui
incombait aucunement.

En point de vue météorologique aucune précaution
n'avait été prise : on n'avait pas recueilli les renseigne-
ments : j'ai dans mon dossier des pièces qui montrent
que ^{l'office national} ~~le service 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 Gyon 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'en trouve
toutes les bouches closes : il est certain qu'un ordre
avait été donné : je n'ai rien pu obtenir. Dans
un article du Figaro paru le 7 janvier M. Henry
Vidal dans un article sans doute inspiré déclare
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'espérer cette reconnaissance en plein
hiver ?

Pour dégager de hautes responsabilités, on s'est livré la semaine dernière à une manœuvre qui m'a serré 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 incombent aux vivants. Du Plessis de Grenédan 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. Lannoy, ^{la rent d'} une conversation 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 Diamond du 25 au 30 septembre 1923 s'exprimait ainsi :

"Pour armoire, le Diamond peut se tirer d'affaires par tous les temps à peu près maniables. Mais par gros temps ou tempête son principal ennemi est la mer. D'abord il devient très difficile d'observer les phares ou les étoiles. Ensuite, le moindre contact obligatoire avec les vagues nous détruirait sans laisser de traces... Or je suis comme une chèvre attachée à son piquet : je n'ai qu'un piquet celui de l'air. Si donc je trouve du gros temps en Méditerranée et que j'aie quelque chance de rejoindre l'air, je n'hésiterai pas à rallier mon port d'attache. Mais si je suis forcé en Afrique du Nord avec beaucoup d'atmosphère infranchissable, 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 aurait personne pour me recevoir... même si le Diamond est détruit je pourrai sauver mon personnel... A moins qu'une cheminée ne me touche sur la tête

7
je m'enlancerai car j'ai prévu les manœuvres que je tenterai."

Et il ajoutait :

" Personnellement je ne souhaite pas que le dernier recommence de sitôt une croisière aussi longue que la dernière. La météo ce jour par temps favorable, il est capable. Mais ce n'est pas une raison par ce qu'il a pu couvrir 8000 kilomètres sans ancre pour en exécuter autant à chaque sortie. Cette expérience de 119 heures a soulevé beaucoup de questions qu'il importe de résoudre avec méthode progressivement. Tout 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, à nous ait son rayon d'action on voudra le faire naviguer. Jusqu'à présent tout est morcelé en cloisons étanches. ... Pourgive l'Office national météorologique qui recuit 300 ou 400 graphiques d'information n'est-il point consulté ni informé quand nous appareillons.

" 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 notre dernier voyage, de graves symptômes se sont déclarés, aggravés jusqu'à la fin : saignement de nez et d'oreilles, vomissements et étourdissements, impossibilité de boire ou de manger enrouements et aphories. Avant de recommencer un aussi long voyage, il faut étudier et trouver les remèdes à cet empoisonnement par l'hydrogène auxquels s'ajoutent les nausées et vertiges d'un séjour prolongé en atmosphère rarefiée.

" Et puis tous mes hommes ont trop d'expérience
accrue pour ne pas savoir que si nous nous
trouvons en Afrique du Nord par les mauvais temps
d'hiver, l'existence du Diamant se trouvera
à pite ou fautive. Ils sont prêts à affronter tous les risques
légitimes, nous sommes là pour cela. Mais qu'en
moins on 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 Plessis de Grenédan a voulu partir à la date du 8
décembre, en plein hiver.

Est-il admissible qu'après ce qu'il dit sur son état
de santé, sur celui de son équipage, il se soit 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
que soulevaient ces rapports.

Je sais qu'il y a un rapport du commandant du
Plessis de Grenédan écrit après son voyage de septembre
ce rapport serait arrivé le 9 décembre au ministère de
la Marine : j'ai demandé à en avoir connaissance,
il n'est pas douteux qu'on doit trouver dans ce
rapport l'écho des doléances qui sont relatées par
l'article du journal.

Ce n'est pas tout : des Fenwickings me sont
parvenues : celui de M. Métévier qui dit qu'au début
de décembre du Plessis demandait trois mois pour
mettre au point le Diamant.

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

M. Roustan père des deux officiers qui ont

9
péri dans la catastrophe, voyant souvent ses frères à
Vallauris, ainsi que du Plenis de Grenédan.

Et dit qu'après la sortie du 24 novembre M. de
Grenédan fit un rapport d'ensemble qui ne serait
parvenu à M. l'amiral Fabre qu'après le 18 décembre
date de la mise en route du vaisseau.

M. Roustan 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 le T S F était
en mauvais état, que huit jours avant le départ
M. de Grenédan ignorait la date du voyage et que
c'est le commandant Jon qui a apporté de Paris
l'ordre d'appareiller, que l'amiral Gilly n'est pas venu
à l'ars inspecter 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 donnés
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. Roustan affirme qu'il n'y avait pas de pièces
de rechange et que chacune d'elles devait venir
d'Allemagne, que l'état des ballonnets était dé-
fectueux.

Enfin M. Roustan 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 belle époque.

M. Lteeg 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 du vaisseau tous les
moyens dont il dispose T S F et autres, personne

non plus, ne l'avait informé qu'il eût à mettre éventuellement des moyens de secours à la disposition du Dénoué.

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

Il serait facile d'interroger sur ce point le sous-chef de bureau Choqué, du service de la Presse, pour savoir si le commandant Yvon, adjoint à l'annuaire Gelly ne lui a téléphoné rien de ce genre avant son départ pour Alger.

On m'a dit enfin que le mécanicien Castères n'avait pas voulu parler avec le Dénoué: 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 doivent être éclaircies et auxquelles ils font répondre.

Il y a d'abord la question de la date choisie. Certains prétendent que contrairement à ce qui a été affirmé dans la presse, le mois de décembre était le meilleur mois pour une sortie comme celle que devait accomplir le Dénoué. De janvier à avril la Méditerranée est très mauvaise, de mai à octobre un renouveau 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 doivent influencer sur la date de sortie d'un engin comme le Dénoué. C'est le commandant du dirigeable qui la propose et l'annuaire commandant le secteur qui approuve. En fait M. de Plessis de Grenadan a dû fixer une date et

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

Au mois de septembre du Plessis 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'essai au dessus du désert.

Le programme de ce raid a été proposé par du Plessis de Grenédan, la dépêche figure au dossier qui se trouve au Ministère de la Marine : le programme a été approuvé; le 17 décembre du Plessis de Grenédan demande à partir le 18 ou l'y autorise. Y avait-il des renseignements météorologiques contraindiquant 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 yron retrouvait-il la?

Quant aux renseignements météorologiques j'ai dans mon dossier ceux de l'office national. Ils prévoient 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 Blois Il semble qu'il n'y ait pas eu liaison entre le Ministère de la Marine et l'office national météorologique.

Quant aux communications météorologiques par TST M le Ministre affirme qu'elles ont été faites réglementairement au désinade.

M. Farjon Comment se fait-il que le commandant du Plessis 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 Hennique et yron tous les autres étaient des passagers bénévoles.

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

M. le Président

J'ai eu devoir apporter devant les commissions les éléments que je possédais

Voici encore une lettre de du Plessis de Grenedan, 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 saurait être plus agréable et plus précieux que vos félicitations. Elles viennent de quelqu'un qui a expérimenté par lui-même les difficultés et aussi les beautés de l'aéronautisme et dont les convictions et l'enthousiasme sont universellement connus et estimés. Soyez donc encore une fois remercié

Et maintenant permettez-moi d'attirer votre bienveillante attention sur l'avenir du dirigeable. Il est possible que les saids du Diamant finissent par décider quelque jour la marine à construire. Ce sera le couronnement 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'ignorez pas que pour la construction des ballonnets du Diamant et du Méditerranée on s'est adressé à un consortium Newport Astra : Société anonyme de Navigation aérienne (S.A.N.A.) Réseau aérien transafricain (R.A.T.) 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 paille" ne 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 passer, nul doute qu'il ne s'adressera à la firme pseudo-française. Voilà

quel sera l'aboutissement pratique de nos efforts. C'est
effrayant. Je vous en supplie dites-le bien en haut lieu
et défendez notre aéronautique française. Dites bien aussi
que nous pouvons faire mieux que Zeppelin. S'il y a
d'excellentes choses dans les régates allemandes, il y a
d'énormes erreurs. Nous pouvons les éviter avec un peu
d'attention. Mais hélas pas un ingénieur de service
technique n'a osé prendre part à nos succès. Dites tant
d'incorrigence et de lâcheté. Et voilà ce qui doit dépend
matériellement notre succès et notre vie.

signe du Plessis

M. Brard.

Serait-il vrai qu'après ^{la catastrophe} ~~la catastrophe~~ M. le Président
du Conseil aurait dit au ministre de la Marine : Rentrez
moi ces jouets là, je ne veux plus les voir dehors.

M. le P^t

Non. M. le Président du Conseil aurait dit : il est
mieux vaut 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 M. Paris de Grenier.

M. le Président

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 avant la clôture de
l'enquête administrative qui est ouverte néanmoins.
Il m'a dit être à votre disposition pour vous donner
tous renseignements généraux utiles sous cette réserve
que cela n'empiéterait 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 C^m 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 vice d'organisation de toute la Marine et dans
la catastrophe du Diamond n'est qu'un incident.

La Commission de l'ide d'entendre aujourd'hui
même M. le Ministre de la Marine à 8 h³⁰

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 audition est jointe au
procès verbal de la présente séance.

M. le Ministre se retire.

M. le Président

La Commission veut-elle prendre une décision après
d'hui ?

M. Brand

En l'absence d'un certain nombre de nos collègues
il me semble préférable d'ajourner toute délibération
(assentiment)

La séance est levée à 19^h 10.

Le Président

Seance du 5 février 1924.

Présidence de M. Rioteau P. d'âge.

Présents M. M. Peneau, Brindeau, Fayon, de Kerquize, Lamiere
Hennery, de Blois, Mahieu, Brand, Brindeau, Devoue
Lari, Herij, Lemaire, Servain, de Pommerehne, de Nars, de
Lavignais, Doudouy.

Nomination du bureau pour 1924.

Sont élus par acclamation

Président M. de Kerquize

Vice-Présidents M. M. Rioteau et Févroux

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

M. de Kerquize P.

M. de Kerquize prend place au fauteuil de la présidence
Je vous remercie de tout coeur de l'honneur que vous
avez bien voulu me faire et je m'efforcerai d'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'aidant
toujours rendre ma tâche facile. Nous avons eu tous
récemment une vision claire du danger que la France
courait 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'ici 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'exécution
du nouveau programme naval et il m'a promis
que dès que notre situation financière le permettrait
le programme serait accru de quelques unités.

Cette année d'importantes questions nous sont
soumises : tout d'abord celle de la suppression d'un
certain nombre d'arsenaux. On a prétendu
que si le projet de loi relatif aux arsenaux 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. Fayon 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 porterais la question devant le Sénat.

Vous n'ignorez pas non plus que le Gouvernement étant donné notre situation financière a décidé d'épurer dans chaque département ministériel les économies. Un effort a été demandé au Ministère de la Marine. Le Ministre a tout d'abord envisagé des compressions sur la flotte armée. Cela nous ne devons pas le laisser faire (assentiment). Je montrerai au Ministre le danger d'une pareille solution. On peut braver 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. A la prochaine séance je vous ferai part également d'une communication qui m'a été adressée au sujet de l'affaire du Diamant.

M. de Lamoignon a propos du Diamant je trouve qu'il serait souhaitable que le nom de du Plessis de Grenadeau fut donné à une de nos unités navales. Je saisis la Commission d'un projet de résolution, mais dès aujourd'hui je tiens à prendre date.

Monsieur le Président Je saisis 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 les
catastrophes du domaine ait terminé ses travaux.
La séance est levée

Le Président

Séance du Mardi 12 Février 1924

Présidence de M. de Kerqueze Président
Présents MM. Henry, Servain, de Blois, Perreau,
Henry Bérenger, Lammier, Teuvsie, Hennessy, Brindeau,
Fargis, Lemarié.
Absent M. Brand.

Communication

M. le Président

J'ai reçu de M. le Ministre de la Marine la lettre
suivante.

M. le Président

" Conformément à l'art 84 du Décret du 17 Mai 1910
le Vice Amiral, commandant les Postes de la Seine 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 recherches une Haute Commission
d'enquête composée de

M. le Maréchal Fargis, Inspecteur général de l'Arse-
nautique militaire et

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

Le Vice Amiral Louchard, 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 saisi
de ses conclusions et que j'aurai pris les décisions
qu'elles comporteront je m'empresserai de les

transmettre à la C^m du Sénat et je mettrai à sa disposition tous les documents qui se rapporteront soit à la Commission d'enquête de l'Orléans, soit à la Haute Commission

Veuillez etc.

Signé Raiberti

Je rappelle à la Commission qu'au cours de son audition du 11 janvier, M le Ministre de la Marine avait refusé de nous communiquer aucun document avant que la Commission d'enquête ne se soit prononcée

Aujourd'hui il m'annonce que dès le travail de la Haute C^m terminée il mettra le dossier complet à notre disposition.

La C^m devra sans doute prendre connaissance de ce dossier (Assemblée)

M le P^r

Comment la C^m entend-elle procéder à cette opération ?

La C^m décide de demander au Ministre de la Marine que le dossier soit transmis au Sénat. Le bureau de la C^m en prendra connaissance et en donnera un résumé à la C^m

Pour cette circonstance, M. Henry Berenger R^{eur} G^{al} du budget et rapporteur spécial du budget de la Marine sera adjoint à la C^m

Projet de loi relatif aux Arsenaux

M. le Président

Le Ministre de la Marine et nous mêmes serons très desirieux de voir venir en discussion le plus tôt possible le projet de loi relatif aux arsenaux. Puis que M. Henry Berenger est présent aujourd'hui, je lui demanderai quand il compte déposer son avis financier.

M. Henry Berenger.

Tout d'abord, Messieurs, permettez moi de m'excuser de ne pas être plus assidu aux séances de la Commission mais les séances de la C^m des finances, et celles de la C^m de la Marine se tiennent presque toujours en même temps.

J'ai lu le rapport de M. Lémery, il est extrêmement intéressant tant au point de vue historique, qu'au point de vue technique : il contient même d'utiles indications financières. Dans un pareil projet en effet, il est difficile de délimiter exactement la part de chaque ^{com} et moi-même, d'un avis financier, je serais 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 ~~seulement~~ le soumettre à la ^{com} 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. A la suite de la baisse du franc, le Gouvernement avait manifesté ^{l'intention} de retirer ~~le~~ projet comme étant trop coûteux, depuis le Gouvernement est revenu sur cette décision, le projet sur les pensions sera discuté. Or le projet de loi sur les Arsenaux 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 entendait ne soutenir aucun projet comportant des dépenses nouvelles; il s'agissait alors de connaître si le projet de loi sur les Arsenaux ne comportait pas de dépenses nouvelles.

Le 30 Janvier le Ministre m'a écrit pour me dire que le projet sur les pensions devait être prochainement discuté l'estimant inutile de maintenir l'art 6 et 8. que l'art 7 concernant le sort des ouvriers auxiliaires devait être maintenu. Il évaluait 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 ^{com} de la Marine.

M. Perreau

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

M. Henry Berenger

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

Je soutiendrais le texte qui comporte le maintien à Cherbourg d'un point d'appui et d'un atelier de construction de sous-marins et transforme Lorient en établissement hors des ports.

M. Fayon

Dans ces conditions notre accord sera aisé à établir car, ainsi que vous l'expliquez, que les articles 6 et 8 peuvent être disjointes ; je ne crois même pas qu'il soit nécessaire de maintenir l'art 7, la situation des ouvriers auxiliaires pouvant être réglée par décret.

M. le Président

Dès que le Ministère de la Marine aura mis à votre disposition le dossier de l'affaire du dixième votre bureau l'examinera et nous vous ferons connaître d'abord l'essentiel des pièces antérieures

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. de Kerquizec

Présents M. M. Duplantier, Fayon, Bergem, Morand,
Brindeau, Lanciau, Magnien, Pams, de Pomeroy,
Fortin, Perreau, Riottteau, Sari, Hennessy, Lomer,
Lemarié, Mahieu.

Affaire du Diamant.

M. le Président M. le Ministre de la Marine nous a adressé le dossier de l'affaire du Diamant qui comprend un certain nombre de pièces et notamment le rapport de la Commission présidée par le Commandant de Laborde et le rapport de la Commission présidée par M. le Maréchal Fayolle.

Notre bureau s'est mis immédiatement à étudier toutes les pièces. Nous avions au cours de notre travail demandé à entendre M. le Commandant de Laborde 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 Laborde à nous les donner.

Notre bureau a prié M. Bergem de vous faire un rapport sur nos travaux.

M. Bergem

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

Tout d'abord je dois vous faire connaître qu'un décret du 13 décembre 1911 a organisé au Ministère de la Marine, un service central de l'Aéronautique distinct de l'Etat major général et des autres services. En réalité ce décret n'a fait que rétablir un organisme qui en 1914 et supprimé en 1916. Il lui a rendu, aussi bien en matière administrative que dans le domaine militaire l'autonomie et le pouvoir de coordination

sous réserve de l'intervention nécessaire du Chef d'état-major général dans tout ce qui concerne la préparation à la guerre.

Le service ainsi 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 textuellement ce qui précède : on voit donc de quelle importance peut être l'examen attentif des actes officiels concernant l'aéronautique pour établir les responsabilités initiales causes de la catastrophe du dimanche.

A l'art 1 du dit 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° de l'exécution des programmes d'aéronautique et de la constitution des approvisionnements nécessaires.
2° Du recrutement, de la formation, de la désignation de la mobilisation du personnel spécialisé nécessaire pour satisfaire aux besoins et devoirs réservés de l'aéronautique.

L'art 2 indique :

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

à la construction, aux commandes, aux réparations du matériel aéronautique ainsi qu'aux approvisionnements et aux immenses besoins de l'aéronautique.

Qu'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.

qu'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^o Le service central de l'A.M. fonctionne sous l'autorité du Ministre de la Marine

2^o Le chef de service a des attributions toutes les questions techniques relatives aux appareils et à leur utilisation

1^{ere} partie

Rapport de l'amiral Lannade. Dans ce rapport l'amiral Lannade, directeur de l'A.M. recommande au Ministre de la Marine un raid sur Dakar. Ce rapport est du 10 février 1923. L'admiral dit l'amiral Lannade, il y a lieu, la demande étant mise en état de val par la mise en place d'un peu de ballonnets nefs, de faire procéder à deux séries d'essais de ce genre possible.

1^o essais de bon fonctionnement après gros temps essais effectués sur la côte de Provence

2^o essai d'endurance de 7000 kilomètres sans escale le long de nos côtes de France (Manche Atlantique, Provence et les côtes de l'Afrique du Nord)

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

Cette présomption est une quel que peu, et l'on se demande si ce ne sont pas les machines allées qui se moribondaient les plus sages en n'utilisant pas les dirigeables allemands livrés deus de mauvaises conditions, déjà fatigués du reste par un service de guerre.

Mais là où l'étonnement devint de la stupeur c'est quand on lit dans ce rapport et par deux fois que des dispositions ^{peu} importantes seraient à prendre à Dakar et Bamako pour l'organisation de ce raid, ainsi d'ailleurs qu'aux points d'escale. Et cependant il s'agit d'un parcours de 7000 kilomètres et des régions que survolerait le Diemide pour la première fois.

2^e pièce

Dépêche ministérielle. — Dans cette dépêche le Ministre de la Marine traite des essais du Diemide après gonflement et des voyages de ce dirigeable en Afrique occidentale.

Le subordonne le raid sur Dakar à la réussite préalable des essais de fonctionnement et d'endurance prévus par l'amiral Lanouade. Il charge le commandant de l'aéronautique de la frontière du sud, d'établir un programme détaillé de ces essais et de prendre toutes mesures utiles au vue de son exécution.

Il prescrit d'étudier dès maintenant au vue du voyage sur Dakar, les conditions de rampeement et de ravitaillement du Diemide à Dakar, Bamako, Maison blanche (près d'Alger) et Uine. Il donne toute liberté au commandant de l'aéronautique de la frontière du sud, de proposer toutes mesures qui lui paraîtraient désirables.

Il semble bien que les mesures à prendre ne se rapportaient qu'au voyage de 7000 Kil, celui de 7000 Kil ne constituant qu'un essai d'endurance qui paraîtrait réalisable sans organisation spéciale sur aucun point du parcours. Puis qu'il

3^e pièce

devant l'effort sans escale
dépêche ministérielle. Dans cette dépêche il y a
bien de noter que le Ministère prescrit que le programme
d'essais comprendra tous les essais que le commande-
ment du Dcaumde jugera nécessaires, essais de réglage
de bon fonctionnement, de vitesse, de manœuvre,
d'endurance etc.

A noter également ceci :

Je renvoie l'installation de campements pour
le Dcaumde qu'aux points suivants : Orly, Rochefort
Mée, Lodi Blum, Maison Blanche, Dakar.

4^e pièce

Cahier d'ordres. - On relève de cette pièce qu'avant
toute sortie des dirigeables Dcaumde et Méditerranée le
capitaine de vaisseau commandant l'aéronautique sou-
mettra 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 l'air,
restera juge du moment où les circonstances atmo-
sphériques lui permettront de donner au ballon un
ordre d'appareillage. Le document est daté du 5
septembre 1928.

Pièce 5

AVIS DU C^o DU PLESSIS SUR LE VOYAGE A DAKAR

J'y relate entre autres choses :

1^o Les premiers essais du Dcaumde après gonflement
furent l'objet d'un rapport d'ensemble. On pourra
ainsi se rendre compte des possibilités actuelles présentes
par ce dirigeable et des difficultés qu'on a rencontrées
en cours d'ascension, dit le commandant du Plessis.
Il concerne une sortie de 30 heures 3000 Kil effectuée du
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 c'a d pendant beaucoup plus de la moitié de l'ascension on trait donc à un échec certain si on ne prévoyait pas de ravitaillement en cours de route.

Plus loin il ajoute :

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

Enfin ce qui suit indique que le commandant du Dlessis avait pleine conscience de ses responsabilités et n'entendait pas se lancer à l'aventure d'un voyage de longue durée. Qu'en on juge.

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

Le retour s'imposerait par la côte ou par le désert

Dans ce cas la rencontre de l'Alizé et les vents d'ouest du large pourraient empêcher de regagner l'ouest 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'atteindre à Colomb Becheur - Alger atteindre à Souise. Par suite un campement-ravitaillement identique à celui de Dakar serait à créer à Sidi-Blanc.

Enfin il est évident que le campement de Maison Blanche 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

29
C'est clair que le commandant du Plessis avait une vision
très nette des difficultés énormes que présentait un
tel voyage, difficultés qu'on ne faisait pas disparaître
entièrement tout s'en faut, en écourtant le voyage
mais en l'ordonnant tout de même sans escales, pas-
sant aux confins du désert.

A toutes ces réserves il en ajoute encore une qui n'est
pas la moins impressionnante. Alors même dit-il que
toutes ces précautions seraient prises, il resterait à faire
les réserves les plus sérieuses en ce qui concerne l'entretien
du personnel du Dinné. Aucune des mesures
délicates de prévoir du raid n'a encore été essayée.

L'examen de ce document nous fait apparaître de
façon absolument nette que quelqu'un a pris la très
grave responsabilité, sinon d'ordonner, sinon le raid
sur Dakar, du 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 du Plessis.

Pièce 6

Lettre du commandant Hennique.

Cette lettre est à retenir : d'abord il a l'air de dire qu'il en parle
au Dinné. Pour le mettre au point, il faut de l'ordre
de l'organisation et beaucoup de temps. Par ailleurs les
renseignements météorologiques réunis sur les parcours
à traverser constituent un trop mince bagage.

D'où abandon du raid sur Dakar.

Sans doute, étant donné ce qui précède le C^o Hennique
n'était pas davantage partisan d'une ran-
domnée de 7000 km en pleine saison hivernale.

Pièce 7

Le capitaine de vaisseau de Laborde, commandant en
l'amiral Talon à la date du 22 sept 1923 les rapports
du C^o du Dinné et du C^o du Centre de l'air, il ne
conclut le raid sur Dakar que possible théoriquement
après avoir rendu hommage de la traversée du Dinné
le 20 sept. 1923. Malgré les beaux résultats qu'il

Pièce 8

mentionne, il est enthousiasmé par autrement les
commandants Henrique et De Laborde, non plus que
l'amiral Faton qui estime que le moment n'est
pas encore venu de tenter un raid sur Dakar. Nous
sommes au 9 octobre 1923.

Picci 9

Le vice amiral Faton qui le 27 septembre a fait
toutes réserves sur le voyage du Dirigeable au Dakar
télégraphie le 8 octobre pour demander qu'on lui fasse
connaître la décision prise au sujet des Dirigeables en
Afrique occidentale.

Picci 10

Rapport du Commandant du Dirigeable sur les manœuvres
d'endurance effectuées du 27 au 30 septembre en Afrique
du Nord (8 oct 1923)

Les essais semblent avoir satisfait en partie le
Commandant du Dirigeable. Toutefois il conviendrait
de savoir s'il a été donné suite à ses observations
concernant certaines déficiences relevées 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 pouvoir
envisager l'utilisation militaire du Dirigeable
on se verra acculé à une longue période d'immobilisation
pour réparations.

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

Il redemande instamment l'installation d'un
radiogoniomètre de bord. Ça - ben installé avant
le raid fatal?

Enfin et c'est là peut-être la partie la plus
saillante du rapport du Commandant du Plessis
il dit: "Je crois qu'on peut faire une tentative vers
le Sahara," opinion qu'il fait suivre aussitôt

des structures nouvelles qui bien qu'elles aient trait - au raid sur Tombouctou et Dakar, semblent bien devoir s'appliquer à celui sur le Sahara.

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

Et le commandant du Plessis termine ses observations en attirant l'attention sur le fait qu'on éprouve une véritable gêne en cours d'ascension en pensant qu'il n'existe pour le Drame aucun point de relâche en dehors de Liers.

Le rapport du commandant de Laborde qui fait suite à celui du commandant du Plessis l'approuve entièrement et surtout en termes imagés, l'autorité en termes énergiques précise la nécessité de satisfaire à toutes les demandes du commandant du Plessis. Le 8 novembre, le commandant de Laborde signale à nouveau que la participation du Drame à des éclairages à grand rayon d'action serait inefficace tant qu'il ne sera pas muni d'un radio - compas et qu'elle restera dangereuse tant que Liers sera son seul centre de refuge.

Pièce 11

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

Pièce 12

Le message téléphonique par le commandant du centre de Liers à l'ami Talon puis télégraphié par ce dernier à M. Marie Paris est certainement l'une des pièces les plus importantes, la plus importante peut être du dossier, en ce qui a trait

Pièce 13

à la fixation des responsabilités. En effet, ce résumé de la randonnée du Dix-neuf du 23 au 24 novembre est un document absolument identique à ceux qu'écrivent les marins sous le nom de rapports de mer. En des phrases très brèves, 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 devenu message télégraphié du centre de l'ars est bien le rapport de mer, bien qu'il s'agisse d'un voyage de l'air, du commandant du Plessis de Grenédan.

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

Il me paraît évident que si l'on s'était donné la peine à la direction de l'Aéronautique à Paris de lire ce message, point n'était besoin d'attendre le rapport complet qui devait arriver trop tard, pour intervenir au Dix-neuf, toute randonnée d'hiver assez longue pour l'obliger à tenir l'air dressement des ouragans que son éloignement de son seul port d'attache, l'ars, ne lui permettait pas d'éviter.

On ne saurait donc retenir cette excuse que le rapport détaillé du C. du Plessis sur son voyage mouvementé n'est parvenu au Ministère qu'après le départ du Dix-neuf pour son ultime traversée.

Nous sommes persuadés que le commandant du Plessis fournissait suffisamment explicitement un message téléphoné, pour n'avoir pas besoin de le faire suivre immédiatement d'un rapport détaillé qui ne pouvait être qu'une amplification de son rapport de mer.

À qui donc dans ces conditions devait incombait la haute responsabilité d'empêcher la sortie

du Diamant sinon à celui-là même auquel, en définitive aboutissent tous les rapports et devant les ordres duquel s'inclinent toutes les volontés, c.à d. le Ministre de la Marine lui-même.

Pièce 14

Pièce 15

Projet détaillé du prochain itinéraire du Diamant 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 Diamant vers l'Afrique du Nord

Pièce 16

Dépêche de l'amiral Gilley (30 nov) on se préoccupe d'organiser des campements pour le Diamant : on verra par la suite que ces campements n'étaient pas terminés quand on a donné au Diamant l'ordre de départ. L'amiral Gilley signataire de la dépêche indiquait quelle importance il attachait à ce que ces campements fussent 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 seront réalisés.

Pourquoi, dès lors a-t-on laissé partir le Diamant 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 15 décembre, c.à d. 3 jours avant le départ du Diamant les campements du nord de l'Afrique n'étaient même pas commencés on proposait l'aménagement d'un point fixe de fortune à Barakki sur un terrain marécageux

Pièce 18

dernières dépêches échangées avant le départ du Diamant. On fixe la date du départ au 18 décembre date à laquelle le Diamant aura terminé ses réparations courantes ainsi qu'aux

importantes reçues lors de la sortie précédente 21-24 novembre.

Pièce 19

Rapport du Commandant du Diamant au sujet de la 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 de vaisseau Beeuwais 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 présidée par le commandant de Laborde, et de la Commission supérieure.

M. le Président

J'aurais désiré que votre Sous-Commission ait entendu le 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^o Etant donné qu'il est impossible de prévoir avec une certitude plus de 24 heures à l'avance et en Méditerranée plus que partout ailleurs le temps qu'il fera, quelle responsabilité a pu amener le Ministre de la Marine à ordonner ou approuver une sortie du Diamant devant le vent à trois jours (par beau temps) de son port d'attache.

2^o Le Commandant du Diamant, les chefs responsables de l'aéronautique, ayant signalé à l'autorité supérieure le danger de perte

totale que couvrirait le Diamant en cas de mauvais temps
s'il se trouvait éloigné de son centre de Cues, pourquoi
a-t-on ordonné ou approuvé cette randonnée vers
l'Afrique du Sud.

3^e Quel motif impérieux a empêché d'effectuer
des essais du dirigeable aux environs de Cues après
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^e Pourquoi n'avait-on pas organisé une
liaison précise entre le dirigeable et les postes
de T.S.F. à terre, en vue, soit de fixer la position
du dirigeable, soit de lui transmettre rapidement
et avec certitude les renseignements météorologiques

5^e 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^e En l'état de 7 ballonnets mauvais et 2 brulés
sur 16 comment a-t-on pu prendre la responsabilité
de la sortie du Diamant ?

7^e Comment se fait-il qu'on ait permis la sortie
du Diamant après avoir eu connaissance du
complexe et du sommaire de la sortie du 21 au 24
novembre ?

8^e Quelles ont été les considérations qui ont amené
deux Ministres de la Marine à prendre l'un le
décret du 13 décembre 1921 l'autre l'arrêté du 11
avril 1922 déléguant de l'Etat-Major général
de la Marine le service central de l'Aéronautique.

M. le Président, entendus avec M. le Ministre de la Marine
sur la date de son audition

La séance est levée

Le Président

Séance du Jeudi 6 Mars

Présidence de M. de Kerquière.

Présents M. M. Chaumet, Hennessy, Magnien, Issier, Penneau, Fayon, Bergeron, Roulland-Lemarie, Fortin, de Pomeray, Mahieu.

Audition des délégués de l'arsenal de Rochefort.

Les délégués sont accompagnés de M. M. Chapsal, Lauraine et Coyard. - M. Penneau est membre de la Commission.

M. le 85

Vous avez demandé à être entendus par la ^{Commission} de la Marine: vous ne savez point que la ^{Commission} a approuvé un rapport de M. Hennessy que vous connaissez sans doute, mais la ^{Commission} sera heureuse d'entendre les observations que vous pourriez avoir à présenter.

M. de Mazaeu, Commissaire de la Marine, prend la parole.

Demandez, dit-il, une sentence de mort va être prononcée contre l'arsenal de Rochefort. Le personnel de cet arsenal devra ou bien prendre sa retraite, ou bien aller s'établir dans les ports où il sera affecté. Nous ne recriminons pas, nous constatons. Or il est une question qui va se poser, celle des logements: il n'en existe ni à Brest, ni à Lorient. Vous pouvez dès lors vous imaginer quelle va être la situation d'un père de famille qui de Rochefort va être affecté à Lorient ou à Brest. Les deux seuls arsenaux qui soient armés. Il va devoir loger lui et les siens à l'hôtel et à quel prix ou bien il sera à l'obligation de louer sa famille à Rochefort et de s'en aller seul reprendre son poste ce qui sera d'une installation.

Donc quasi impossibilité de trouver un logement
adéquat cependant, que par extraordinaire le fournisseur
navé de l'arsenal de ~~Lorient~~ Rochefort puisse trouver
un logement soit à Brest soit à Lorient. Le décret
de 1910 a fixé les indemnités de démenagement
il rembourse les frais de voyage donne une indemnité
journalière de route de 15 fr qui, avec les prix actuels
est vraiment dérisoire. Quant au mobilier l'indemnité
fixe de démenagement est de 2000 fr plus une indemnité
proportionnelle de 15 fr par cub. C'est vraiment
dérisoire au prix où vont actuellement les transports
commencement d'ailleurs. Mais qu'un ménage 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 Chappedelaine
rapporteur à la Chambre, il nous a avoué n'y avoir
pu songer.

Nous demandons à la Commission du Sénat de
bien vouloir en prévenir. Il faudrait, en tout état
de cause, qu'il nous fut alloué une indemnité fixe
de démenagement de 2000 fr 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^{em}

demande le maintien de l'art 6 du projet de loi
voté 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
pied-levé : je vous demanderai de me remettre
des notes qui me permettent d'étudier la question
à loisir.

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

proportion? ont à voir, mais je reconnais qu'il y a
la quelque chose à faire.

Après diverses observations des délégués relatives aux se
pensions, et au cumul des ^{faibles} ~~intéressantes~~ d'invalidité
et d'annuité, il est entendu que des votes seront
renvoyés sur ce point au rapporteur qui examinera
si la loi sur les pensions donne satisfaction aux
désirs des ouvriers et agents des arsenaux militaires.
La loi sur les pensions n'étant pas encore votée
définitivement, il est impossible actuellement de
prendre une décision.

La délégation se retire.

La séance est levée.

Le Président

37

Séance du Mercredi 13 Mars 1924.

Présidence de M. de Kerquiéze.

Présents : M. M. Brindeau, Peneau, Lanciau, Lissier, Morand
Forlin, Mulac, Laring, Rivotteau, Hennessy, Ténoux,
Berguin, Magnein, Le Hars, de Blois, Fayon
Sari, Brard, de Pomeroy, Peneau Duplantier, de
Laurignais, Servant, Mahieu, Channet

M. le Président M. Peneau, Chapsal, Lanciau et Lysard avaient
déposé un amendement au projet de loi sur les
arsenaux. J'avais étudié cet amendement dont
les termes ne m'avaient pas paru pouvoir être acceptés
par la C^m. J'avais fait part de ces observations à
M. M. Chapsal et Peneau. Ils ont alors rédigé un
autre amendement dont ils désirent exposer l'esprit
à la C^m. Je vous propose d'entendre ces
messieurs. (Assentiment)

M. M. Peneau, Chapsal, Lanciau et Lysard sont
introduits

M. Chapsal Nous ne demandons pas le maintien de l'arsenal
de Rochefort puisque la C^m a pris une pour
une décision que je crois définitive.

M. Peneau Et dont nous lui laissons toute responsabilité

M. Chapsal Mais vous renoncez avec vous qui il se rendra
pour Rochefort, si le Sénat accepte les propositions
de la C^m, une véritable déchéance économique.
On vous a dit que la ville allait retrouver sous
forme de location de l'arsenal à une société privée
une partie de ses éléments de prospérité. Il n'en est
pas moins vrai que 1500 à 1600 familles, familles
de fonctionnaires. Ils aussi, vont être obligés 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

la partie de l'arsenal que l'Etat se 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 se serait disposée 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 régénérer l'activité économique de la ville à laquelle le projet de lui porter 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 lui Ministre de la Marine ne pouvait rien : qu'il s'agissait de biens de domaines de l'Etat et que cela concernait le Ministre des finances. Il a consulté le Ministre des finances : celui-ci lui a répondu qu'il fallait une tentative de loi pour que la ville de Rochefort puisse obtenir satisfaction. Nous avons alors décidé 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 une affectation à des services publics.

Nous voudrions également que la même faveur fût accordée à la chambre de commerce.

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

A Charbonny vous allez adosser à la ville un grand bassin de radoub, Lorient va prendre une nouvel essor,

puisqu'il recevra presque toutes les constructions neuves d'habitations
moyennes. Vous ne pouvez pas traiter plus mal Rochefort
si on ne vous accorde pas ce que vous demandez des
populations vont devenir enrages.

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

M. Lauraine
M. Lissier

Le sacrifice, pour l'Etat, est insignifiant.

Je n'approuve pas complètement la pensée qui a
guidé M. Chapsal. Nous ne pouvons admettre qu'il
soit établi un principe que lorsque l'Etat aliène 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 impossibles.
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 demander par une loi qu'elles
soient cédées à la ville, ~~Rede~~ 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 notre
amendement les parties dont la ville demande la cession.

M. Pennean

Alors, il faut ajourner la discussion 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 achat de
location d'une partie de l'arsenal à un industriel.
Le projet de location n'est pas encore officiel puisque
la loi n'est pas votée: il serait donc urgent, avant
que le bail ne soit signé que la ville de Rochefort
indique quelles parties de l'arsenal elle entend utiliser.
Je voudrais à ce propos rectifier une assertion de M.
Chapsal. Il a dit que Rochefort allait perdre 15 à 1600
familles. Ce n'est pas exact. Si je suis bien renseigné
dans le projet de location dont je viens de parler, il est

stipulé que l'Etat amènera à la société industrielle locataire du travail pour un certain nombre d'ouvriers et je sais que la société en question a l'intention de reprendre la totalité du personnel ouvrier d'exode dont a parlé M. Chapsal se réduisant donc en fait à 125 ou 130 familles de fonctionnaires officiels. Le contrat de location est conçu de telle manière qu'en temps de guerre l'Etat reprendrait possession des usines. Les droits de la défense nationale sont donc sauvegardés - quant aux intérêts de Rochefort ils demandent me semble-t-il que la loi soit votée le plus tôt possible pour que la cession de l'arsenal à la société dont j'ai parlé puisse être faite rapidement. Je ne conteste pas l'utilité de cette cession mais il me semble que le Parlement devrait connaître le contrat de location. S'il est vrai qu'en cas d'hostilités l'Etat pourrera réquisitionner l'arsenal aussi cède il faut obliger le cessionnaire à garder la main d'œuvre spécialisée qui serait nécessaire aux réparations en temps de guerre.

M. Lissier

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 touchons pas, mais pour le reste nous allons chercher quels sont les terrains dont la ville de Rochefort a besoin et nous demanderons par un ^{sur} vote quelles parcelles ~~seront~~ la ville ait un droit de préemption.

M. Lissier

Alors il faut ajourner la discussion du projet de loi.

M. Fayon

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

61

definitif pour le moment nous pourrions nous
prononcer sur le principe de l'amendement : ce
principe consiste à réserver à la ville de Rochefort
un droit de préemption sur certaines parcelles de l'arsenal
qui seront déterminées d'accord avec le Ministère de la Marine

Le principe de l'amendement de M. Chapsal est adopté,
l'Assemblée saisira la C^m ultérieurement d'un vote définitif

Audition de M. le Ministre de la Marine

M. Raiberti Ministre de la Marine est introduit

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

M. le Ministre se retire.

M. Bergeron. Je n'ai eu égard de donner mes conclusions à la
prochaine séance.

La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 19 Mars -

Présidence de M. de Kerquezee.

Présents M. M. Brindeau, Fayon, Hery, Lissier
Lemarié, de Pomereu, Didonnet, de Blois, Lévain
Lari, Doullaud, Perreau, Lamy, de Levoignais
Excusi: M. Chaumet

Audition de M. Laurent Eyraud S.^r S.^{re} J'état
à l'audition au sujet des circonstances qui ont
accompagné la perte du Dracumide

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 au 1^{er} avril la discussion
de la loi sur les arsenaux qui devait venir hier.

M. le Président

J'ai vu à nouveau M. le P.^r 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.^r 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.^r du Conseil invariablement sur cette
situation d'infirmité où nos hommes
au ce moment, notre sécurité est compromise
et notre avenir colonial engagé. Je crois que
je serai soutenu par toute la Assemblée (Assemblée)

Convention avec la Compagnie Transatlantique

M. Prindeau Un projet de convention avec la compagnie Transatlantique a été déposé. Il a été renvoyé pour la fond à la Com. de la Marine: je crois que ce renvoi a soulevé quelque difficulté: la Com. des finances voulait l'annuler au fond et que l'avis seul de la Com. de la Marine fut demandé.

Il faut maintenant notre droit: Plus comme en la Com. technique est à nous de savoir, comme il est notamment question de cette convention si des navires doivent être construits pour la ligne Paris New-York. La Com. des finances n'a qu'à donner son avis financier et ainsi chacun restera dans son rôle (Assentiment.)

La séance est levée

Le Président

Séance du Mardi 27 Mars 1926

Présidence de M. de Kergrève

Présents M. M. Brindeau, de Pomeroy, Hennessy
Herij, Pencau, Rivilleux, Tisser, de Lavignais
Lamy, Lander, Duval, Cutheli, Lari,
Magnien.

Affaire du Dénouement

M. Bergeur

Ainsi que je l'ai permis à la C^m je vais lui
faire connaître les conclusions auxquelles j'en suis
arrivé après une étude des pièces du dénouement
du dénouement et des dépositions que nous avons eu-
tendues.

La certitude absolue existe pour moi aujour-
d'hui que le dirigeable a dû sa perte à l'impossibi-
lité 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 le dénouement
pendant la mauvaise saison, à une distance telle
de sa seule base de ravitaillement, que surpris par
un ouragan de quelque durée, il était fatalement
perdu.

Nous devons déclarer ici, qu'après de n'avoir
aucune opinion préconçue sur cette affaire, nous
n'avons abordé la lecture des rapports des deux
Commissions d'enquête de Laborde et Fayolle, qu'après
nous être formé une idée de la vérité que nous re-
cherchions dans la lecture des documents officiels
fournis à ces deux commissions.

Or, si le rapport de la C^m Fayolle où nous

65

trouverons toutefois des considérations capables d'étayer
notre manière de voir, et est pas, et le ferois en accord
avec votre sentiment, il n'en est pas de même du
rapport de la C^{mm} de Kaborde.

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 originelle de la catastrophe du
Drumide.

Le rapport de la C^{mm} de Kaborde se divise en trois
parties, divisées elles-mêmes en chapitres et sous-chapitres
le document vaut d'être lu en son entier et d'être relû
de même. Si l'on devait quelque jour aborder l'étude
d'un programme de dirigeables à grand rayon d'action
il serait aux rapports des commandant du Pénis
d'un précieux enseignement, d'abord pour ceux qui étu-
dieraient 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 présenter dans
ce rapport les éléments sur lesquels nous pourrions
apporter notre conviction à savoir que le ballon ne serait
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 du 2 du 20 février 1923
elle prévoyait un raid vers Dakar et demandait
des propositions d'incursion pour ce voyage.

Le 28 février, en réponse à cette dépêche le commandant
de l'Aéronautique de Casablanca demandait la venue de

rant en octobre ce qui fut fait d'ailleurs

Le 28 Mai 1928 le Commandant du Centre de
Ciers proposait de prévoir une sortie d'endurance
allant jusqu'à Longgour. 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 satisfaisants. Mais
c'est le Président de la Commission d'enquête les
sorties avaient encore mieux fait ressortir les in-
convénients de faire naviguer le ballon, alors qu'il n'y avait
qu'un seul point de refuge possible à Ciers. Dans
sa transmission du rapport du 17 octobre le C. S. de l'Aéro-
nautique insiste sur la nécessité de réaliser immé-
diatement un réseau de campements répartis
convenablement sur tout le territoire algérien.

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

Mais le 2 octobre une dépêche ministérielle
secrète ayant fixé les conditions dans lesquelles
le Diamant et le Méditerranée pourraient être
utilisés comme éclairiers d'escorte, le comman-
dant de l'Aéronautique ^{des frontières sud-est} visant cette dépêche
ministérielle dans sa transmission le 8 novembre
du rapport de la dernière sortie du Diamant
(17 oct) écrit que la participation du
Diamant à des missions d'éclairage à grands
rayons d'action, restera dangereuse tant que
Ciers sera son seul point de refuge.

Il semble que cette insistance du Comman-
dant de l'Aéronautique des frontières sud-est

47

avait réussi à ébranler l'indifférence première, indiffé-
rente manifeste des hautes sphères ministérielles jusqu'à
d'une part la D.M. du 14 novembre prescrivait qu'au
cun de ses prochaines sorties le Commandant n'aurait
pour exercices au campement de Maison-Blanche
dès que celui-ci serait terminé, que d'autre part la
D.M. du 30 novembre prescrivait de hâter l'organisa-
tion et la constitution des campements. Mais il apparaît
bien aussi, de ce qui s'est passé par la suite, que
l'autorité la plus haute, prévenue et convaincue de
l'utilité, de l'obligation d'avoir des campements et
hangars sur le territoire franco-algérien, a délibéré-
ment pris la grave responsabilité d'ordonner des raids
au delà de la Méditerranée avant même qu'aucun
hangar fût terminé, aucun campement commencé.

En effet, à la suite de la sortie mouvementée du
11 novembre, le Commandant des centres de l'ouest décide
en conformité de la D.M. 4092 Pers 2 de proposer
pour le 18 décembre une sortie sur l'Afrique du Nord.
L'itinéraire proposé était approuvé par le télégram-
me n° 981 des frontières maritimes.

Or et ces constatations sont acceptables pour les
autorités qui ont ordonné le raid, et pour la
plus haute autorité qui l'a approuvé à cette date
la situation des campements pour le Commandant
en Provence, Corse, Algérie, Tunisie, était la suivante
le campement de Nice prêt à fonctionner
le campement prévu à Campo del Oron
commence.

A Barakki campement de fortune commencé
en terrain marécageux, terminé le 19 décembre
seulement il était du reste à peu près inutilisable
• à la Lemia (Oran) aucune installation
à Sidi-Blanc (Beyrute) bloc de 10 tonnes, mais
pas de paille pour le grand-rap.

Donc, et au lendemain seulement de la sortie
du 18 décembre, un seul campement de fortune
établi en terrain marécageux et susceptible de
seuir, à condition encore qu'un temps idéal le
favorise à l'atterrissage du Dixmude. Encore
convient-il de noter que les troupes mises à la
disposition du campement de Barakki n'ont
jamais été exercées à la manœuvre d'un diri-
geable de cette dimension.

Ordonné dans ces conditions d'insécurité, en
plein hiver, un raid aussi lointain, à moins
d'une chance insérée ne pouvait se terminer
que d'une manière tragique. Indubitablement le
commandant de l'aéronef 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-là seuls qui ont ordonné
ce raid au cœur de l'hiver et sans qu'aucun
moyen autre que de fuir devant le temps fût
assuré au Dixmude pour sa sécurité, revient la
responsabilité initiale, intégrale même de la
perte du Dixmude et des cinquante braves
marins qui le mouraient.

En vain objectera-t-on que le moment du
raid a été choisi durant la partie la plus favora-
ble 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 Méditer-
ranée. Il eût acquis toute sa valeur si des
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'existait, et suivant
l'expression du commandant du Plessis de

Grenier lui-même, il éprouvait une véritable gêne, en cours d'ascension, en pensant qu'il n'existait pour le dixmude aucun point de relâche en dehors de Cuers.

Evidemment un officier de cette valeur ne pouvait faire plus qu'il n'a fait en signalant aux ministres les graves dangers auxquels avion 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 insisté d'avantage il eût paru reculer devant le danger ce n'était point dans son caractère.

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

A qui donc de ce cas incombait la responsabilité d'empêcher que cette obéissance au devoir militaire ne conduisît sans nécessité de défense nationale à la destruction de l'aéronef et à la mort de ceux qui le montaient ? Nous n'hésitons pas à le dire cette responsabilité incombait 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^{re} 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 4 novembre 1923 n° 4092 Ans 2

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

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

En d'autres termes : ce sont 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 nomination de la Commission Fayolle à l'inverse de la première qui n'était composée que de compétences au point de vue aéronautique, d'hommes encore en activité de service, la deuxième est composée d'hommes émérites 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° qu'il cite comme nous l'avons fait nous-même et comme il n'a pas manqué de le faire la Commission de Laborde, la déclaration écrite du Commandant du Plessis au sujet de la gêne éprouvée en cours d'ascension à la pensée qu'il n'existait pour le ballon aucun point de relâche au dehors de Luers.

2° qu'il émet l'avis que les moyens prévus pour un amarrage temporaire et un ravitaillement en essence du ballon au moment parvenu maniable étaient insuffisants. S'il avait existé un campement pourvu de ces moyens soit à Longpont, soit à Beugla.

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

3^e qu'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 parcours lointains, exigeant plusieurs journées de séjour dans l'air, ne sont possibles en temps de paix, dans des conditions de sécurité suffisantes 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 des pilotes réputés comme le commandant de Laborde, le commandant du Plessis, le commandant Hennique. Ainsi dans leurs conclusions, les commissions se rejoignent grand 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.

Aucune n'est à retenir dit le ^{com} Fayolle.
La recherche des responsabilités en cause n'est pas de votre compétence dit le ^{com} de Laborde.

Il apparaît dès lors à votre rapporteur que c'est à votre commission qu'est dévolue le devoir de se prononcer sans ambiguïté sur la responsabilité relative à l'organisation du raid, la seule qui nous paraisse devoir être retenue.

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

« Considérant qu'a devenu repus et à la suite d'essais de longue durée qui ont précédé le raid du 18 décembre, le commandant du Plessis

le Grenadier, le commandant du centre de l'air
le commandant de l'aéronautique du Sud,
l'amiral commandant en chef les frontières ma-
ritimes du Sud, ont avisé le service central de
l'aéronautique, du danger de destruction totale
que courait le Dixmude, au cours de longues
marches, faute de ports de relâche sur certains
points de son parcours.

Considérant que malgré ces avis autorisés,
nos appels à la prudence dans l'utilisation du
Dirigeable, l'autorité supérieure n'a pas craint
l'absence des moyens de sécurité prévus
d'ordonner des sorties des Dixmudes 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
incomplète (défaut d'entraînement d'atterrissage, de
pilottage et de manœuvre au campement) un
raid de blocus enlèverait à la terre d'origine
ment de l'air son seul lieu de refuge, eût été
décidé dans son principe et approuvé dans
son application, sans qu'il y ait eu nécessité
absolue en avantage immédiat.

M. Lissac

Je ne puis m'assurer en ces termes, en
aux conclusions du rapport que vient de nous
lire M. Berges.

Dans les considérations qu'il nous a fournies,
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 le
crédit nécessaire à leur construction. Je sais bien
qu'à ce moment-là les Zeppelins n'en étaient
pas en état de voler : mais peut-être est-il
prévoir qu'un jour viendrait où ces dirigeables
navigueraient. Donc n'insistons pas trop sur ce
point.

Reste la question des campements : il y en aurait
autant qu'il en voudrait si le mistral ou quelque
vent un peu fort soufflé il n'y a pas moyen de
s'en servir. Un vent de 8 à 10 mètres avec une
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 façon
à s'arrêter avec de pareils vents qui ne sont pas
rares il serait écrasé ~~et~~ défoncé. Le dirigeable
surpris par la tempête n'aurait pu s'arrêter à
aucun campement où qu'il y en eût.

Le dirigeable n'était pas au point d'être - vu.
C'est possible quand on se sert d'instruments
nouveau il y a toujours une période de tâtonne-
ments. Ce qu'il importe de savoir c'est si les hommes
qui les utilisent ont confiance dans l'instrument.
Le fait que le Lt du Paris de Friedland a commencé
des passages prouve qu'il avait cette confiance.
Mais d'être vu dans chacun de ses rapports il
réclamait. Oui, d'abord parce que dans la marine
c'est un peu une habitude : on grogne et puis
il faut bien crier un peu quand on désire
obtenir quelque chose.

D'ailleurs tant qu'ils ont de la force ascen-
sionnelle les dirigeables ne redoutent pas le vent.
il est beaucoup moins dangereux pour eux de fuir
devant la tempête que d'être arrachés et de la subir.

La cause de la perte du dirigeable prétendu, vous est dans le manque de refuges. Or le dirigeable n'aurait une sortie d'expérience si il 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 devait pas essayer vous faire une expérience qui était dangereuse. Le principe est déplorable: si on suivait ce principe ce serait la négation 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 ici d'un engin nouveau dans lequel vous mettez de grandes espérances et puis parce qu'il y a eu d'un coup un grand nombre de victimes: nos avions ne tiennent pas chaque année un plus grand nombre de pilotes mais les catastrophes sont évitées. Les passagers du dirigeable sont morts pour la Patrie en essayant en pleine paix un engin nouveau. Or notre avenir est dans l'utilisation de ces engins nouveaux manies par des officiers courageux et même, il le faut, un peu aventureux. C'est ce 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 Bleriot avait à expérimenter un instrument dans lequel il avait confiance il a proposé un programme ce programme a été accepté où est la responsabilité? Ceux qui ont partis ont fait leur devoir. Qui pouvait prévoir 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.

Avec les dirigeables nous nous trouvons en face de problèmes nouveaux qui ne pourront être résolus qu'à la suite de longs tâtonnements qui coûteront encore bien des vies. Chaque accident amportera 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'obtiendra-t-on en cherchant à obtenir toujours la même tension entre les images au milieu desquels le dirigeable navigue.

Voilà pourquoi j'estime que le C^{mar} ne peut se rallier aux conclusions de notre collègue M. Bergeon. 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'oserait plus prendre aucune initiative et vous risqueriez de décourager 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 innocents.

Je ne puis m'arrêter aux conclusions de M. Bergeon pour les raisons que je viens de développer.

M. Demessy

J'appuie les observations de M. Lissac. Quand nous avons été saisis de l'affaire du Diamant trois questions me paraissent devoir être éclaircies: 1^{re} qui a donné l'ordre de départ, 2^{de} pourquoi a-t-on donné le mois de décembre pour effectuer un pareil raid, 3^{de} Pourquoi s'est-il écoulé un si long délai entre le moment où le Cst du P^{rem}ier avait écrit son rapport sur sa visite au l'équipe et le moment où le rapport est parvenu au Ministère.

Des pièces 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 le rapport a été reçu par
le commandant du Plessis au moment où il
apparaissait pour son raid fatal. On n'aurait donc
pu en tenir compte au ministère pour décider
ou interdire ce raid. Le commandant du Plessis
avait ~~souvent~~ mis trente jours à le rédiger.

D'autre part la sortie du Dixmude 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 par des blâmes incriminées risquer de
décourager 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'armée générale.
Je ne pourrais donc pas m'associer aux
conclusions de M. Bergson.

58
Ayant devant le malheur une attitude digne et
ne faisons pas chorus avec le public et la presse qui
semblent voir à toute force qu'ils trouvent des res-
ponsables. Faisons confiance aux audacieux, inclinons
nous devant ceux qui disparaissent et mettons 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 recher-
cher les responsabilités. On a confié ce soin 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. Or j'estime qu'elle n'est point engagée.

M. Bergeon

Je voudrais en quelques mots répondre à M. Lamy.
Les campements et les refuges, même s'ils avaient
existés n'auraient pu servir dit notre collègue : pour
moi je m'en rapporte à l'avis de techniciens comme
le commandant Hennique, comme le commandant du Plessis
au moment qu'ils attachaient de l'importance à la
création de ces refuges, tant qu'ils estimaient possible
les utiliser même par la tempête. Les conclusions
de la Commission de Reuborde sont très précises à cet égard.
La vérité est que le Dénainde avait été construit
par les allemands pour un usage de guerre, c'était
un engin limité dans son action : on a eu tort de
vouloir le faire servir à des raids prolongés : jamais
les allemands ne l'auraient utilisé de cette manière.
On a manqué de sagesse.

Lors de la sortie de novembre le Dénainde avait
été en de telles difficultés que son commandant avait
songé à l'évacuer, il était téméraire dans ces
conditions de le laisser en pareille aventure
en plein mois de décembre.

M. Lamy

Je prétends que même si le hangar de
Maison Blanche avait été construit, le Dénainde

n'aurait pas pu s'y réfugier. La sortie du Zeppelin
était une expérience qu'avait proposée le
commandant du Plessis de Grenédan avant de
lenter un raid sur le Sénégal. Le Zeppelin
était pourvu des appareils les plus perfectionnés
la seule chose qui lui faisait défaut c'était
le logement de l'équipage : mais nous aurions
été obligés 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 instantané de valeur il ne sera dépensé que
par le dirigeable que construisent les Américains
en vue de la traversée de l'Atlantique.

M. Bergem 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 route qui lui
était proposé : il a laissé au commandant
du Plessis le choix de l'heure et du jour de
son départ. Le C^o du Plessis était même libre
de changer son itinéraire. Le Ministre ne saurait
être mis en cause.

M. Bergem

M. le P^t

M. Hennessy

Je maintiens mes conclusions

Je vais les mettre aux voix

Je demande l'ordre du jour pur et simple
L'ordre du jour pur et simple mis aux voix
est adopté à mains levées

M. de Blois

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 Kergray.

Présents M. M. Servain, Bergeron, de Blois, Brindeau
Fayon, Fenoux, Lissier, de Lavignais, de Hars
Lamy.

M. le PT

Le Sénat a discuté avant hier un cahier de
vœux supplémentaires. Ce projet contenait un
art. 33 qui autorisait la mise en chantier
de deux croiseurs de six torpilleurs et d'un certain
nombre de sous-marins, à valoir sur la deuxième
branche du programme naval. La Commission des
Finances du Sénat a demandé et obtenu la suppres-
sion de cet article 33. Aussitôt 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
la veille 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
rappelé ce qui nous avait été dit ici-même par
le Chef d'état-major & c. d. 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 1000 tonnes portant 35 canons et armés de
8 canons de 203.

Nous n'avons que 3 croiseurs type Duguay
Trouin en chantier or ceux-ci sont inférieurs
et comme tonnage et comme armement aux

nouveaux croiseurs italiens.

Le P^r des Council en avait ainsi que je vous l'ai dit permis de faire voter la seconde tranche du programme naval avant la separation des chambres. Mais le Gouvernement n'a pas presente aux chambres cette seconde tranche cela pour des raisons de politique interieure: il estime qu'au moment ou les experts sont réunis et que des negociations sont engagées avec Londres et Washington pour les questions financaires il ne faut pas donner à la France une allure guerrière. Je me suis rendu à ces raisons bien que je ne les estime point valables tout au moins en ce qui concerne l'opinion étrangère. Et cependant nous ne pouvons laisser la marine de la situation ou elle se trouve: il faut donner au Gouvernement l'autorisation de construire deux croiseurs, six torpilleurs et des sous-marins. Je vous propose d'entendre le Ministre de la Marine je crois qu'ensuite notre deliberation sera courte la C^m étant unanime (assentiment) nous déposerons notre rapport qui sera envoyé pour avis à la C^m des finances et je me fonderai au 3^e pour que la discussion publique ait lieu de la plus court délai. Quand je dis discussion publique je ne veux dire tenue réglementaire car à mon avis personne ne devrait parler pour ne pas attirer sur ce projet l'attention des nations étrangères.

M. De Lavigerai

M. Fayon

J'observerai la marine mais je ne demande si la France a bien intérêt à faire ainsi tous les gros des, on ne respecte que les forts. Je crois qu'il faudra bien instituer au sein un grand debat sur notre marine, car le pays doit connaître la situation de laquelle elle

seigneur mais je ne puis pas bien estimer que la
monnaie serait mal choisie.

M. Bergeon

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 consulté
le P. du Conseil à plusieurs reprises de cette question.
Nous avons obtenu que le délai de construction
~~des unités complémentaires~~
~~de la flotte~~ fut ramené à quatre ans, nous
ne sommes point étrangers à la demande qui
vous 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 vous sont demandées : mais dès que les
circonstances extérieures le permettront nous devons
mettre le pays au courant de la situation
angoissante de la France au point de vue maritime.
La suprématie 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'animal italien l'ami de Revelt répète
à qui veut l'entendre qu'il mettra facilement
la flotte française par le fond.

M. Lévain

M. le P.

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. le Président, je l'ai dit
lundi à M. le P. du Conseil. Il a préféré accepter
la disposition de l'art 33 plutôt que de lancer
instamment une discussion publique. Il m'a supplié
de ne pas intervenir pour faire repousser cette dis-
position. Il m'a affirmé ne point méconnaître
la gravité de la situation mais il ne veut aucune
manifestation publique.

Votons sans bruit ce programme très restreint et
sûr que nous le pourrions exiger 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 crédit demandé était
de 49 millions il n'aurait pas attiré l'attention
maintenant on va être tenu de résoudre le coût
total de ces constructions soit 600 millions ; cela
pourra ébranler l'opinion publique étrangère.

M. Linnier

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

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

M. le P^r

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 C^m. Je vais le
faire appeler. (Amenagement).

Arrivée de M. le Ministre de la Marine

M. Bokanowski Ministre de la Marine est introduit

M. le P^r

Souhaite la bienvenue à M. le Ministre de la
Marine et l'assure des courtoisies de la C^m.

Nous discutons dit-il, l'art 33 des points par
la Senat. Voulez-vous nous donner quelques
explications.

M. Bokanowski

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

un programme de soudure entre la 1^{re} et la 2^e tranche.
Il s'agit de mettre en chantier quelques unes des unités
qui devraient figurer dans la 2^e tranche de façon que
les cales de nos arsenaux ne restent pas invaincues
et que nos équipes d'ouvriers ne chôment pas. La
question du nombre des unités à prévoir pour la 2^e
tranche reste entière.

M. Lissier Quelle sera la vitesse des nouveaux croiseurs
M. le Ministre 33 nœuds ?

M. Lissier Elle est inférieure à la vitesse des croiseurs stationnaires

M. le Ministre Non car la vitesse que je vous donne est la vitesse
normale de ces croiseurs aux essais ils atteindront ou
dépasseront même la vitesse des croiseurs stationnaires
la puissance des moteurs est de 13200 chevaux.
La vitesse a été fixée par le Conseil supérieur de la Marine.
Leur armement est égal à celui des stationnaires 8
cannons de 203.

M. le P^t Je voyais que les croiseurs stationnaires avaient 10 canons
de 203

M. le Ministre Pas ceux qu'ils vont mettre en chantier

M. le P^t Notre but doit être d'assurer le transport de nos troupes
d'Algérie en Tunisie et lors d'une récente audition
M. l'amiral Grand nous a dit qu'il ne garantirait
pas pouvoir assurer ce transport si les hostilités
éclataient demain car un grand nombre de navires
sont en réparation et hors d'état de prendre la mer.

Il faut à toute force que nous assurions ce transport
c'est pour cela que la vitesse est un élément important
M. Lissier ou vous voulez assurer notre maîtrise Méditerranée
alors un armement puissant suffit, ou vous voulez
défendre nos routes commerciales alors la vitesse
intervient comme une qualité primordiale.

M. Lefèvre Desclaux Vous ne pouvez avoir des torpilles à tout faire
des sous-marins nouveaux car nous sommes tenus au point de vue du tonnage
et de l'armement par les termes de la convention de Washington.

M. Farber

M. Lami ne me paraît pas bien pour le problème. La lutte que nous pourrions 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 vitene 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 pieces de 203 nous sommes à peu près les caractéristiques des deux croiseurs qu'on nous demande: 10000 tonnes, 8 canons de 203, vitene 33 nœuds 7 me paraissent suffisantes.

N'oublions pas que les Hattiers, comme nous
sommes tenus par la convention de Washington
Et les Hattiers ont ~~des~~ 10 canons de 203, ce ne
peut être qu'au détriment de leur vitesse
L'essentiel pour nous c'est d'aller vite et de
mettre en chantier tout de suite : ~~car~~ le
mieux est souvent l'ennemi du bien.

met

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

M le Ministre

M. le Ministre La Chambre avait voté un article 33 qui a été déposé par le Sénat et qui vous a été renvoyé pour le voter comme projet spécial, celui-ci est renvoyé à la Chambre qui le vote à son tour. Le Sénat se réunira Vendredi, la Chambre votera Samedi.

Pour ce qui concerne les conséquences finan-
cières du projet de loi : celui-ci coûtera environ
418 millions en 4 ans. Cette année je ne demande en-
core 80 millions. Une partie de ces crédits ira
au personnel que je me suis obligé d'augmenter
l'industrie privée nous cultive tous ces éléments.

Sur 84 agents techniques du Ministère 36 sont partis de l'industrie privée attirés par des traitements plus élevés.

J'en suis arrivé à me demander si je ne refuserai pas toute commande aux chantiers qui débouchent mon personnel.

En attendant j'institue une prime au rendement qui en gera 100.000 frs je les rembourserai largement par la diminution des délais d'étude.

Je prendrai aussi 400.000 frs pour améliorer le bassin des carènes qui est dans un état déplorable. Je pense que la ^{me} des finances ne fera pas d'objection.

M. Lamer

Puisque M. le Ministre est présent je voudrais lui demander ~~quelles~~ ^{quelles} mesures il compte prendre pour protéger nos propriétés contre les attaques d'aviens 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. Sur ses suggestions on envisage la construction de réservoirs sous-marins.

M. le P^t

On pourrait aussi procéder à des camouflage

M. le Ministre

C'est une question que j'étudierai.

M. le P^t

Il faudrait aussi songer à constitution de stocks de guerre.

M. le Ministre

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

M. le P^t

Dès que vous le pourrez, nous posons tous ces problèmes devant le pays auquel nous expliquons que s'il veut sa sécurité propre, celle de ses colonies, s'il veut assurer son ravitaillement en hommes et en matières premières, il lui faut une marine. S'il n'a pas de marine il tombera au rang de l'Espagne, il perdra d'abord

(Marque maritime d'approbation)

Me Ministre se retire

projet de lui

M. Fayon

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

La Commission l'invite à le rédiger et à le déposer
le plus tôt possible sur le bureau des Sécrétaires

La saine est celle

Le Président

68

Séance du Jeudi 3 avril 1924

Présidence de M. de Kerguérec

Présents MM. Brindeau, Duplantier, Duroux,
de Blois, de Pomereu, Chaumet, de Lavignas.

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

M. Chaumet Le tonnage des deux nouveaux navires que doit construire la C^{ie} transatlantique est de 40000 tonnes. J'avais envisagé un tonnage plus élevé mais la C^{ie} transatlantique m'a fait observer qu'elle n'aurait ni le fret, ni les voyageurs pour utiliser de pareilles unités.

On peut faire confiance à la C^{ie} transatlantique pour lutter avec les C^{ies} étrangères.

M. Brindeau L'exploitation de paquebots dépassant 40000 tonnes aurait été fort coûteuse.

M. Chaumet Le Havre peut recevoir des navires d'un tonnage supérieur à 40000 tonnes.

M. Brindeau Oui. Pour le carénage les grands ports de 198 à 312 mètres en attendant les paquebots peuvent aller se faire caréner à Cherbourg.

M. Fayon Quelle sera la vitesse de ces paquebots ?

M. Brindeau 20 ou 22 nœuds on ne peut aller au delà sans incommoder les voyageurs par la trépidation des machines et sans augmenter considérablement les frais de combustible.

M. Chaumet Je voudrais à cette occasion de ce projet de loi faire remarquer à la C^{ie} combien il est

regrettable que M. Poincaré ait lors de la constitution de son nouveau ministère supprimé le S^r Secrétaire de la Marine marchande.

Le rattachement de la marine marchande au ministère des Postes et des Travaux Publics va la mettre sous la coupe des Ports et Chânières. Ceux-ci ne vont pas des mains: ils ne connaissent pas l'état d'esprit des inscrits maritimes.

Et pourquoi pour une économie insignifiante de 12000 fr.

Lors de supprimer le S^r Secrétaire de la Marine marchande on eût dû en faire un ministère.

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

M. Faÿon
M. Brindeau

Je m'adresse à la protestation de M. Chaumet. Et moi j'appuierai de toutes mes forces l'opinion de nos deux collègues.

M. Devoux

J'ai le regret, quant à moi, de ne la point partager. J'ai toujours vu le S^r Secrétaire de la Marine marchande s'occuper avec les Compagnies sur le dos des voyageurs.

L'Algérie paye par an plus de 20 millions à la métropole pour faire de métropole de pavillan. Les usages ne sont jamais connus.

M. Chaumet

Ce n'est pas l'institution qui est mauvaise d'après vous, mais la manière dont on s'en sert.

M. Devoux

Le Sous-Secrétaire de la Marine marchande a fait l'arrêté entre le ministre et les l^{es} sur le dos des chargés et des entrepreneurs.

M. le Président

J'ai été saisi par le syndicat des capitaines au long cours d'une protestation contre la suppression du Sous-Secrétaire de la Marine marchande. M. Le Haegheer veut la diriger.

lui-même. Il a déjà sur les bras la Ruhr, j'en peur
qu'il ne puisse suffire à la tâche.

M. Chaumet

Je crois que la majorité des membres présents partage
mon sentiment mais en cette séance des matières
nouvelles viennent par un nombre pour qu'une
voix puisse aujourd'hui ait une autorité suffisante.

Le rapport de M. Brindeau est adopté.

M. Fargue

J'ai vu M. Muller Lacroix P^r de la C^m des finances
il n'a pas fait d'objections graves à l'adoption de
l'art 23 des motifs supplémentaires sur forme de
projet spécial il demande seulement que les amendes
figurent dans le texte du projet de loi.

Je crois qu'au point de vue de la politique
extérieure il eût mieux valu que cela ne figurât
pas dans le projet mais pour que celui-ci aboutisse
vite j'ai accédé au désir de la C^m des finances
(Amenablement)

La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 9 Avril 1924

Présidence de M. de Kerquerie
Présents M. M. Lemer, Dudoignon, Fournier, Fayon
Brindeau.

La Commission adapte le rapport de M. Fayon au
le projet de loi portant attribution d'un pécule
aux marins après dix ans de service.

La séance est levée

Le Président

71

Samedi
Séance du ~~Parlement~~ 2 Avril 1914.

Présidence de M. de Kerguelen.
Présents: M. M. Lissier Brindeau, Taty, Servain
Hennessy, Dubouy, Fenaux. Mahieu

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 (acclamation)

M. Bokanowski. Audition de M. le Ministre de la Marine.
Ministre de la Marine. Le projet comporte ouverture d'un crédit de 12 millions: 3 millions pour l'achat du Bakou 9 millions pour la construction d'un autre pétrolier dont la marine a besoin. Le Bakou est un navire neuf qui appartenait à la flotte Wrangel: à date de 1912 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 ravitailleur rapide il filerait 13 nœuds et aurait un tonnage de 7 à 8000 tonnes en lourd. Ces deux navires honneront place dans nos flottes futures.

En matière de sub. pétrolier la France a un déficit considérable: en ce moment la France a besoin de 1300000 tonnes de pétrole et de mazout or glob il lui en faudra 2.280000 or la flotte privée pétrolière française représente 118000 tonnes et celle de la marine ²²⁰⁰⁰ 22000. Si vous prenez comme moyenne le voyage en temps de guerre

M. le P^t

et pendant le pain vous arriverez à un total maximum de 700 000 tonnes qui pourraient être transportées par la flotte française.

La question n'est pas posée complètement. Vous ne nous parlez que de la consommation annuelle. Mais il faut constituer des stocks. La France doit toujours avoir en réserve un an d'avance : il faut des réservoirs à Lorient ou bien à Bizerte. Si nous ne constituons pas ces stocks nous serons en cas de guerre obligés de mettre rapidement bas les armes. Le problème est surtout un problème de réservoir.

M. le Ministre

Les deux choses vont ensemble. La situation au point de vue réservoirs est d'ailleurs améliorée. En 1922 nous avions des réservoirs d'une contenance de 750 000 tonnes, aujourd'hui nous avons 111 000 tonnes. En 1924 nous avions en construction 240 000 tonnes, je puis en pour parler pour louer des réservoirs d'une contenance de 450 000 tonnes. Cette année nous obtiendrons donc 720 000 tonnes supplémentaires. Mais pour remplir ces réservoirs il faut que des bateaux nous apportent le pétrole ou le mazout. Les deux navires que vous venez de demander transporteraient annuellement 700 000 tonnes.

M. Fayon.

La constitution de pétroleis par l'industrie privée est-elle aidée ?

M. le Ministre

Complètement. D'ailleurs les conditions de location des pétroleis appartenant à l'armement privé sont exorbitantes. Le moyen de réduire les prétentions de l'armement français est d'avoir des navires à nous.

Je crois que le vote de la Chambre répond à des préoccupations d'armement et de

- la guerre
- M. Lurmer Pourquoi louer 45000 tonnes de caennais. Loués ou non ils seraient pleins et on pourrait les réquisitionner en temps de guerre
- M. le Ministre Mais : on y mettrait peut-être du pétrole mais pas de mazout. La marine de guerre est à peu près la seule à utiliser le mazout
- M. Lurmer quand obligera-t-on les raffineries à avoir des réserves
- M. le Ministre Cette obligation se trouve inscrite ds le projet de loi relatif à l'office des pétroles.
- M. Faipon Sous quelle forme utiliserez-vous les deux pétroles que vous nous demandez.
- M. le Ministre Je compte les armer avec des équipages de la marine de guerre, cela servirait naviger nos officiers. Le Bakon servirait au seul transport. D'autres navires à construction comporteraient tous les appareils nécessaires pour le ravitaillement des flottes en pleine mer.
- M. Lurmer Les chiffres que vous avez donnés concernent-ils la consommation en essence et huiles lourdes de la seule marine
- M. le Ministre Oui En 1926 il nous faudra 2.500000 tonnes
- M. Lurmer On ne peut réparer la Marine de la marine. Il faut que le gouvernement pratique une politique générale du pétrole
- M. Mahieu Cela concerne l'office des pétroles qui a un projet de loi va créer.
- M. le Ministre se retire.
- M. Faipon Le projet est urgent tout au moins en ce qui concerne le Bakon. Il a été adjoint à la flotte française mais en réalité il appartient à l'office des lieux rames. Il s'agit de faire passer 3 millions de la caisse de répartition. D'ailleurs

lage de l'opération c'est que les Soviets ne pourrions
plus le réclamer.

M. le Président Comme M. Linné y insiste que le gouverne-
ment doit avoir une politique du pétrole et
celle-ci implique la création de nombreux réservoirs
actuellement nous n'avons pas dans tout le
pays pour 2 mois de pétrole. Or M. le Ministre
détaille une desait œuvre récemment toute
l'importance du problème pour les caravans militaires.
Pourrions nous prendre une option pour l'échelle
du Bakou? Peut-être mais vous avez entendu
M. le P. du Conseil répondre à M. de Monzie
au sujet de la reprise des relations avec la Russie
cela pourrait aller plus vite que vous ne pensez
et le Bakou nous échapperait. Vous avez
entendu M. le Ministre. Je crains que vous
pourriez adapter le projet de loi: cela ne vous
empêchera pas d'insister auprès du Gouvernement
pour qu'il vous fasse connaître quelle politique
il entend suivre pour le pétrole.

Le projet de loi est adapté par O'Brien
c'est tout.

M. Fayon est désigné comme rédacteur
de l'avis: favorable.

La séance est levée

Le Président

75

Séance du Mardi 20 Juin 1924

Présidence de M. de Kuguéjé

Présents M. M. Brindeau, Farjon, Hery, Dubouy,
Le Haut, Bergan, Tervon, Fortin, Lemery, Magnien

M. Brindeau

donne lecture d'un rapport ~~sur~~ avis sur

1^o une proposition de loi tendant à modifier certaines dispositions de la loi sur la loi de invalidité de la Marine et sur la loi de prévoyance au profit des marins français

2^o le projet de loi tendant à augmenter le taux des pensions servies par la loi de invalidité de la Marine.

L'avis est adopté.

M. Brindeau

donne lecture d'un avis sur le projet de loi portant approbation d'une convention avec le C^o des Chargeurs 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 doit être élaborée pour le mois d'octobre. Je demande que cette convention nous soit remise au fond et la C^o de, sinons, pour avis. C'est la C^o technique qui doit représenter au fond (Anctonus)
L'avis est adopté.

Arrivées

M. le P^r

Le 21 Juin j'ai écrit à M. Dumas le nouveau ministre de la Marine pour lui rappeler que le projet de loi relatif aux arrivées était en état, que par deux fois il avait dû figurer à l'ordre du jour du Sénat et que seule

une indisposition de M. Harberti alors ministre de la Marine avait empêché que ce projet vînt en discussion au début d'avril dernier. Je lui donnai ~~mon~~ mandai de me fixer une date pour la finir à l'ordre du jour du Sénat de ce projet.

Ma première lettre étant restée sans réponse j'en envoie une seconde de rappel. Je vous prie de m'en adresser de M. le Ministre de deux lettres suivantes.

Voici la première

Paris 27 Juin 1926

Monsieur le Président

« Par lettre parvenue au département le 24 Juin courant, vous avez bien voulu attirer mon attention sur le désir de la C^m de la Marine au Sénat de voir fixer à une date très rapprochée la discussion du projet de loi relatif aux armeries.

« J'ai l'honneur de vous informer que, tout en me tenant dès maintenant à la disposition de la C^m de la Marine, je me tiens sous 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 m'envoie.

En accord avec la C^m de la Marine au Sénat je ne manquerai pas d'ailleurs de m'efforcer de réduire la durée de ce délai au strict nécessaire.

Veuillez etc...

Signé Dumervil

Voici la suite

Paris 29 Juin

11

Monsieur le Président

A mon retour de Toulouse je prends connaissance de votre lettre du 25 Juin

Comme j'ai eu l'honneur de vous en informer je vous serai particulièrement reconnaissant ainsi qu'à la C^m sénatoriale de bien vouloir m'accorder le délai indispensable pour que je puisse étudier à fond cette grosse question de la loi sur les arsenaux et pour donner ensuite mon opinion personnelle en toute connaissance de cause.

11

Si urgente^{que} soit cette question il paraît à ce que je vous donne pas un avis hâtif.

11

Mais cette réserve faite, je suis à la disposition de la C^m sénatoriale pour me rendre devant elle avant la réouverture des Chambres et entre autres en suggérant

11

J'ajoute que je me propose de visiter très prochainement les arsenaux afin d'étudier moi-même sur 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 aux procès-verbaux. Dans la presse, dans certains milieux on accuse la C^m de la Marine de ne pas vouloir que le projet vienne en discussion: il faut que des pués officielles montrent que si des retards sont apportés ils proviennent du gouvernement et non de la C^m.

La C^m décidera si oui ou non je dois demander la mise à l'ordre du jour du projet de loi.

M. Lénary

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

publique. M. Dumenil doit pouvoir se faire une opinion ainsi rapidement.

En tous cas la C^m ne peut assumer plus long-temps la responsabilité de retards qui ne sont pas de son fait.

Je propose à la C^m 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, donnera ses raisons, le Sénat décidera, mais il sera bien établi que la C^m de la Marine était prête. La proposition de M. Lénery est adoptée à l'unanimité.

M. le P^r

Je le demanderai parce que la mise à l'ordre du jour de la prochaine séance car il faut que le Ministre soit prévenu et qu'il puisse s'y préparer. Je demanderai à la prochaine séance la mise à l'ordre du jour de la séance suivante.

Comme l'a dit M. Lénery ^{la Commission} ~~le Sénat~~ ne peut prendre la responsabilité de pareils retards, elle doit se dégager publiquement.

M. le Président M. Lénery avait fait le rapport, à la suite de l'absence fort heureusement temporaire de M. Lénery M. Farjon avait été désigné comme rapporteur du projet de loi sur les arsenaux. M. Lénery est revenu à la C^m de la Marine qui soutiendra la discussion devant le Sénat.

M. Lénery Je demande instamment à M. Farjon de remettre les fonctions de rapporteur. Il a bien voulu adopter complètement les conclusions de mon rapport nul ne saurait le défendre mieux que lui.
M. Farjon est maintenant comme rapporteur

M. le P^r

29
Nous avons eu le regret de perdre M. Edouard de la Tour
dès que j'ai appris sa mort j'ai écrit à sa famille pour
lui quel souvenir il laissait parmi nous et j'ai vu
ainsi me faire l'interprète de la (^{mon} ^{finement})
d'ici est le vie

Le Président

Séance du Vendredi 12 décembre.

Présidence de M. de Kerquerel.
Présents M. M. de Kerquerel, du Plantier, Texier,
Brard, Nery, Chaumet, Hennessy, Lévain
de Lavignas, Perreau, Piotteau, Leinert,
Lamy, Le Hars, de Blais, Brindeau, Dubouy,
Pico, Mahieu.

M. le P.

La Commission se rappelle qu'en mois de juin
elle n'avait donné son 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 C^m n'avait adopté que les relevements
de taux de pensions, quant aux autres modifi-
cations elles avaient été renvoyées à une proposi-
tion spéciale sur laquelle M. Fayon devait
déposer un rapport.

M. Fayon me fait annoncer que son
rapport est prêt.

La C^m veut-elle l'autoriser à déposer
ce rapport sur le bureau du Sénat ?

La C^m décide d'autoriser M. Fayon à déposer
son rapport.

M. le P.

donne lecture d'une lettre de M. le P.^r de la
Ligue maritime et coloniale lui tenant
mettant en vœu de cette ligue demandant
qu'on n'applique pas la loi de 8 heures à
la Marine marchande.

81

Accusé de réception de cette lettre sera adressé à
M. le P^r de la ligne maritime.

M. le P^r

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 avions désigné un de nos
collègues pour suivre l'étude que fera de ce budget
notre ~~com~~ des finances. Elle vous a avisé cette
année de procéder à une semblable désignation.
(Assentiment)

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

M. Perreau

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 80 millions. En outre des
réductions ont été opérées également sur les
crédits relatifs aux phares et balises.

Ce sont là des économies non seulement
fâcheuses mais dangereuses.

M. Chaumet

Il serait bien en effet que la Commission de
la Marine sise sur tout la dessus.

M. le P^r

Vous avez raison, d'ailleurs j'espère 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. Baivin - Champagneux doit poser mardi
prochain au S^r S^{re} d'Etat une question
sur l'application de la loi de huit heures
à la Marine marchande. Ne pourrait-on
l'entendre avant mardi?

M. le P^r

Je ne crois pas. Nous prendrions acte

des déclarations qu'il fera mardi et nous pousserons
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 (assez minutieusement)

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

M le PT

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

Audition de M. le Ministre de la Marine

M. J. L. Dumesnil ministre de la Marine
est introduit.

La sténographie de cette audition figure
en annexe au procès-verbal de la présente séance.
Le Président.

83

Séance du Mardi 30 décembre

Présidence de M. de Kerguelen

M. le P^r

Je vous ai réuni, Messieurs, pour désigner des rapporteurs pour trois projets de lois.

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^{er} août 1920. (Avancement des quartiers-maîtres).

M. Fournier est désigné comme rapporteur.

Projet de loi modifiant les lois des 5 novembre 1909 et 21 avril 1914 et 18 avril 1918 relatives au corps des ingénieurs de l'artillerie 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 concours ultérieurs, 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.