

Le Petit Provençal

56 Année

VENDREDI 3 Avril 1931

N° 19.775

TARIF DES ABRONNEMENTS 3 Mois 6 Moins 1 An France... 22 fr. 43 fr. 85 fr. Etranger, même tarif, port en sus. Compte Chèques Postaux 218

MARSEILLE — 75, rue de la Darse Téléphone : Dragon 88-60 — Inter 29-50

ORGANE DE LA DEMOCRATIE DU SUD-EST RAYONNE SUR 15 DEPARTEMENTS, LA CORSE ET L'ALGERIE

8, rue de la Bourse — PARIS Téléphone : Central 94-82

TRIBUNE LIBRE

LA GRANDE SURPRISE DE NOS DIPLOMATES

Grande surprise et réel émoi à la nouvelle de l'entente douanière austro-allemande. Est-ce à dire que l'Anschluss soit chose faite, tout au moins virtuellement ? Exagération notoire, affirment les optimistes, voire contre-vérité certaine, car il y a des différences essentielles entre l'ancien Zollverein et le nouveau projet révélé au monde par M. Curtius. Evidence trop crue, répliquent les autres. Et ceux-ci font valoir que si, en théorie, l'entente austro-allemande constitue non plus un système clos comme l'ancien Zollverein, mais une alliance économique ouverte à tous, en fait il est bien difficile de la considérer comme un premier pas vers l'organisation de la Paneuropa, car on imagine malaisément la France ou l'Angleterre y sollicitant leur admission dans les mêmes conditions que l'Autriche.

Toute cette controverse nous semble un peu byzantine et surtout parfaitement oiseuse. Qu'un premier pas vers l'Anschluss soit désormais accompli, comment le constater ? Mais de s'en montrer surpris et ému à ce point, c'est véritablement faire preuve d'une faculté d'imprévision tout à fait exceptionnelle. Un seul sujet d'étonnement nous semble légitime : c'est de constater la consternation des diplomates professionnels. En vérité M. Briand a besoin de tout son flair, devenu légendaire, et de cette exceptionnelle intuition qui le caractérise pour suppléer à la pénurie intégrale d'informations au milieu de laquelle il manœuvre.

Le cas est d'autant plus frappant que point n'était besoin du don de seconde vue pour s'attendre à ce qu'un jour ou l'autre l'événement se produisit. Que notre diplomatie mit tous ses soins à le retarder : c'était la sagesse. Qu'elle en escomptât l'ajournement indéfini, voilà qui déconcerte davantage. Or, il semble bien qu'elle dormit tranquille sur ses deux oreilles et ne prit même pas la peine de se renseigner sur le progrès d'un idée qui cheminait à pas de géants, puisque le jour où celle-ci commença à se réaliser, voilà tous nos représentants pris au dépourvu.

Nous avons cependant un ambassadeur à Berlin. N'avait-il donc jamais ouï parler de cette affaire ? On a l'impression qu'il n'en fut informé, comme tout le monde, qu'en lisant son journal. Jamais il n'avait même subodoré les négociations en cours. A Vienne aussi nous sommes « présents », si l'on peut ainsi dire, car je crois bien que par une fatalité singulière, notre ministre était à Paris le jour où la bombe a éclaté. A Rome enfin... car c'est à Rome surtout qu'on aurait dû recueillir des échos, et par Rome j'entends surtout le Vatican, la Rome des papes. Car chacun sait que le Saint-Siège a toujours envisagé l'Anschluss avec faveur et n'en a jamais détourné Mgr Seipel en particulier. Or nous avons réinstallé là-bas le fameux poste d'écoutes, qui nous manquait tellement avant la guerre disaient-elles. Quelles ondes a donc captées le bon M. de Fontenay à ce sujet ? Tout donne à penser qu'il les a laissées passer loin de son récepteur, à moins qu'il n'en ait conservé par devers soi le secret. Je ne vais pas, bien entendu jusqu'à lui demander d'exercer quelque pression sur le Saint Père en retour des complaisances multiples dont il l'a comblé pour aider au triomphe de sa politique de refoulement de l'hérésie maussarrienne. Il est notoire en effet que non seulement le Vatican a encouragé l'Autriche à l'Anschluss (comme en 1914 il l'encourageait à écraser la Serbie), mais qu'il s'est appliqué à y convertir le dictateur Mussolini, d'abord assez rétif.

Ainsi le Quai d'Orsay n'a pas été tenu au courant et M. Briand doit faire appel aux trésors de dextérité

qu'on lui reconnaît unanimement pour sauvegarder notre prestige. Ce n'est tout de même pas une raison parce qu'il est en fond de ce côté pour que nos diplomates l'obligent à jouer la difficulté afin de leur épargner un ridicule dont ils ont l'air de s'accorder d'un cœur par trop léger. L'Anschluss se profilant à l'horizon, il eût été préférable sans doute que la France fût de longue main engagée à ne s'y pas invinciblement opposer et à négocier sa condescendance moyennant quelques appréciables contreparties.

Car telle aurait dû être depuis longtemps notre diplomatie, puisque l'Anschluss, à plus ou moins longue échéance, était en somme inévitable. De cette éventualité je n'ai pour ma part jamais cessé d'être persuadé et c'est la raison pourquoi je n'ai pas voté le traité de Saint-Germain. Cette raison, je l'ai même exprimée publiquement. A mon sens il sautait aux yeux que l'Anschluss était écrit sur la carte d'Europe, à la seule condition de le vouloir bien examiner sans idée préconçue.

Il y avait peut-être un remède immédiatement après le traité de Saint-Germain : c'était de constituer au plus vite une Fédération Danubienne, afin de rendre à Vienne sa valeur d'attraction, de polarisation. On a préféré la vouer au rôle de satellite gravitant autour de Berlin, parce que c'était une façon d'ajourner le problème. Il est quelquefois bon de gagner du temps, mais non pas toujours. Le Reich, expliquai-je alors à la tribune, profitera du premier moment de distraction de l'Europe pour préparer l'annexion. Cette fois les diplomates furent en effet bien distraits, mais voici les gouvernements alertés, sinon tous atteints d'une égale indignation. Voilà donc la partie remise mais non pas abandonnée, soyez-en sûrs.

Les raisons invoquées par l'Allemagne sont proprement bouffonnes. Le but est trop évident pour que nous puissions nous en laisser conter. Mais il faut bien se convaincre que les véritables raisons de l'opération engagée par le pacte de Vienne sont trop conformes à la réalité profonde des sentiments et des choses pour que nous caressions l'espoir d'y mettre indéfiniment obstacle. Il s'impose dès maintenant, de réfléchir au très haut prix que nous devons exiger dans une négociation que l'on avait négligé de solliciter et dont on ne peut pas se passer. Il ne nous manque pas seulement un Locarno de l'Est mais un Locarno du Sud. Nous sommes fondés à le faire payer cher en garanties de paix et de sécurité, ainsi qu'en avantages économiques.

FRANÇOIS-ALBERT.

La Catastrophe de Managua

Vingt-cinq mille personnes sont sans abri et souffrent de la faim

Managua, 2 Avril. Vingt-cinq mille personnes, pour la plupart insuffisamment vêtues, n'ayant pas mangé depuis 48 heures, ont passé la nuit sur les collines environnantes. Le vent ayant activé l'incendie qui s'est déclaré hier après-midi, dans les débris du palais national, on a perdu tout espoir de sauver les documents officiels.

Condoléances françaises

Paris, 2 Avril. Le président de la République a adressé, par télégramme, au président de la République du Nicaragua, ses condoléances à l'occasion de la catastrophe de Managua.



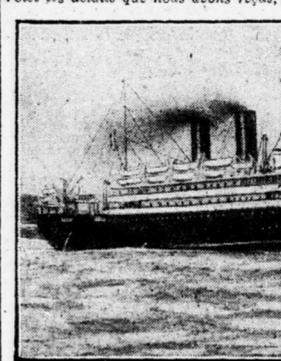
Vue générale du nouvel aérodrome de Saint-Cassien qui vient d'être inauguré à Cannes. (Photo Meurisse)

LES DRAMES DE LA MER

La Collision du paquebot français "Florida" et du porte-avions anglais "Glorious"

Il y aurait une trentaine de tués ou disparus

Nous avons relaté, hier, en « Dernière Heure », les dépêches annonçant la tragique collision qui s'est produite au large de Gibraltar, entre le paquebot français « Florida » et le porte-avions anglais « Glorious ». Cette collision a fait, malheureusement, des victimes. Voici les détails que nous avons reçus.



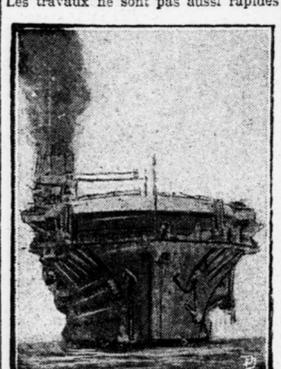
LE PAQUEBOT « FLORIDA »

hier, sur ce dramatique événement de mer.

Londres, 24 Avril. L'ambassadeur a reçu un message du « Glorious » annonçant que 23 émigrants qui se trouvaient à bord du « Florida » sont manquants, et que l'on croit qu'ils ont été tués.

Un syrien aurait péri à bord du « Glorious ». D'autre part, un émigré est mort à bord du « Florida ». Trois autres personnes dont un membre de l'équipage ont été grièvement blessées et il y a en outre 23 manquants. Les victimes ont été transportées à bord du « Glorious ». Le « Florida » est arrivé à Malaga, où des dispositions ont été prises par le consul britannique, pour le débarquement des passagers. Le gouvernement britannique a chargé Lord Tyrrel, ambassadeur à Paris, de transmettre au gouvernement français les sympathies du gouvernement anglais.

Le déblaiement des cales Le correspondant de la Société générale des transports maritimes à Malaga a déclaré : « Le « Florida » a été amené à quai, à Malaga, et les travaux de déblaiement des cales endommagées ont commencé. Les travaux ne sont pas aussi rapides



LE PORTE-AVIONS « GLORIOUS »

qu'on le voudrait, car les machines étant endommagées, les treuils ne fonctionnent pas. La déchirure du « Florida » a été faite à la hauteur des câbles des passagers de 3e classe. On croit qu'il y aurait 7 ou 8 morts.

Notre enquête à Marseille

La nouvelle de la collision qui s'est produite au large de Gibraltar entre le paquebot français « Florida », de la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur et le porte-avions anglais « Glorious », a été connue hier matin à Marseille. Les premières dépêches reçues au cours de la nuit, signalant un nombre assez élevé de victimes parmi l'équipage, ont provoqué, dans les milieux maritimes une forte émotion. On conceit sans peine l'angoisse qui s'est immédiatement emparée des familles ayant l'un de leurs membres à bord du grand courrier de l'Amérique du Sud.

Dans le moment de désarroi compréhensible qui a suivi la catastrophe, les détails lancés par sans-fil manquaient de précision et de clarté. On a malheureusement à déplorer, il est vrai, un nombre assez élevé de morts et de blessés. Une dépêche de Malaga, qu'on lira d'autre part, précise que les victimes sont au nombre d'une trentaine.

Au siège de la Société de Transports Maritimes où nous nous sommes rendus, les renseignements reçus du capitaine Blana, commandant du « Florida », ne concordent pas avec les dépêches et de diverses sources d'informations.

Les radios du commandant Blanc sont heureusement moins pessimistes. Le premier est ainsi conçu : « Florida, 2 Avril, 5 heures. — Sommes remorqués. Sommes à 12 milles de Malaga et pensons arriver à 6 heures. Equipage blessé parmi passagers 5e classe, équipage et état-major. Ce radio, immédiatement affiché à la porte des bureaux de la Société des Transports Maritimes a rassuré tout de suite les nombreuses familles qui sont venues navigant du « Florida », dont l'équipage se compose de 120 hommes environ.

Dans le courant de l'après-midi, une dépêche de Londres indiquait qu'il y avait eu 30 passagers de pont tués

enregistrés au fur et à mesure qu'ils nous parvenaient. Quant au « Florida », il est sérieusement endommagé à l'étrave. Il fait énormément d'eau et on a envisagé la nécessité de l'échouer à Malaga dès son arrivée, prévue hier, après-midi.

Le voyage du « Florida » Le paquebot « Florida », est une de nos plus belles unités marseillaises. Il a été construit en 1926 par les chantiers de la Loire, à Saint-Nazaire. C'est un navire de 9.331 tonnes, mesurant 143 mètres de long et 18 m. 50 de large. Parti de Marseille, le 20 février dernier pour Buenos-Ayres, il devait rallier notre port aujourd'hui même, sans la grave collision qui tout le monde déplore. (Voir la suite plus loin)

LES GRANDS RAIDS AERIENS Paillard et Mermoz ont battu le record du monde de distance en circuit fermé

Les hardis aviateurs ont tenu l'air pendant 59 heures et parcouru plus de 9.000 kilomètres

Oran, 2 Avril. Les aviateurs Paillard et Mermoz ont atterri à 5 h. 30, après avoir parcouru 9.100 kilomètres environ. Le record du monde de distance détenu par Bossoutrot et Rossi est donc battu. Ce record était déjà battu à 4 heures du matin.

Les aviateurs ont été vivement félicités par le président de l'Aéro-Club d'Oran et les nombreuses personnes présentes. Ils ne paraissent pas fatigués de leur randonnée. C'est après 59 heures de vol que l'avion tango a atterri à La Senia. La distance parcourue n'est pas encore connue avec une précision mathématique, en raison des nombreux changements de circuits, mais elle dépasse 9.000 kilomètres.

Le record mondial détenu par Bossoutrot et Rossi depuis le 1er mars 1931 qui était de 8.805 kilomètres est donc largement battu. Paillard et Mermoz ont dû atterrir à cause du manque d'eau. Ils avaient encore de l'essence pour voler quelques heures de plus. Le vent s'était levé en fin de nuit.

A leur descente d'avion, un champagne d'honneur leur a été offert au pavillon de l'Aéro-Club et à 6 h. 30 une automobile ramenait les deux aviateurs à Oran.

L'appareil Paillard et Mermoz pilotaient un monoplan de grand raid Bernard, muni d'un moteur Hispano-Suiza de 600 CV, du même type que le moteur qui équipait l'avion de Bossoutrot et Rossi à qui ils rivaient le record.

On sait que dans une précédente tentative, Paillard, accompagné alors par le capitaine Mailloux, avait approché de 100 kilomètres le record du monde de distance, détenu alors par les regrettables pilotes italiens Maddalena et Cecconi, avec 8.188 kilomètres 800, record qui devait quelques jours plus tard passer aux mains de Bossoutrot et Rossi.

Les aviateurs Le chef pilote Paillard est le frère du stayer français Georges Paillard, qui fut champion du monde, et de l'entraîneur à motocyclette. C'est lui qui mit au point l'avion à bord duquel le Brix et Rossi tentèrent la liaison rapide Marseille-Saigon, interrompue par une double descente en parachute du côté de Rangoon.

Quant à Jean Mermoz, chef pilote de la Cie générale Aéropostale, officier de la Légion d'honneur, c'est un des meilleurs pilotes de ligne français. C'est à lui que revient l'honneur d'accomplir la première traversée de l'Atlantique du Sud, à bord d'un hydravion strictement commercial, traversée qui lui valut en même temps d'être recordman du monde de distance en ligne droite

LE BUDGET

Le Budget a fini par être voté en temps utile et l'expédition des douzièmes provisoires s'est ainsi trouvée écartée.

Mais ce n'aura certes pas été sans peine... S'il faut se louer de ce résultat, c'est surtout au président Fernand Bouisson et à ses collaborateurs du bureau que doivent aller les félicitations.

Au fauteuil présidentiel, l'éminent député de Marseille a donné des preuves nouvelles de sa clairvoyante fermeté et de sa prodigieuse endurance durant une longue suite de séances de jour et de nuit dont le formidable jaube semblait devoir user la résistance des tempéraments les mieux trempés.

Il s'est affirmé à nouveau, en ces quelques semaines de rude surmenage parlementaire, non pas seulement comme le technicien le plus avisé et le plus habile de la présidence, mais aussi comme le plus résistant.

Quant au Budget lui-même, tel qu'il est sorti des dernières délibérations alterées de la Chambre et du Sénat, peut-on dire qu'il soit propre à satisfaire le pays républicain ? Nous sommes loin de le croire. Une fois encore, — ce qui ne saurait étonner personne sous le régime de l'union nationale, — gouvernement et majorité se sont naturellement trouvés d'accord pour sacrifier à l'établissement du fameux équilibre budgétaire les intérêts des instituteurs et des fonctionnaires en général, des vieillards assistés, des victimes de la guerre, etc.

C'est toujours la cause de ces braves gens que l'on sacrifie d'un cœur léger et non celle des privilégiés ou des spéculateurs, comme vient encore de le prouver le refus de rétablir la taxe sur les opérations de Bourse à terme.

Le gouvernement, qui prétend ne pas avoir d'argent pour les réformes les plus légitimes, a renoncé à un rendement annuel de cent cinquante millions. La Bourse passe toujours avant le prolétariat... Au pays de juger. Camille FERDY.

Voir en 6e page SUR L'ECRAN

LA HAUTE-COUR

Le Sénat constitué en Cour de Justice a tenu hier sa première séance

Paris, 2 Avril.

Le 25 mars 1931, la Chambre des députés renvoyait devant la Commission de justice, MM. Raoul Péret, René Besnard, Gaston Vidal et Albert Faure.

Le 27 avril, le Sénat s'est constitué en Haute-Cour.

Les quatre inculpés seront-ils jugés ? On le saura le 19 mai prochain. Ce jour-là, ils comparaitront, pour la première fois, sauf accident ou maladie, devant le tribunal sans appel. Celui-ci ayant entendu lecture, par le procureur général du réquisitoire introduit d'instance, et éventuellement les observations des avocats des accusés, décidera s'il doit saisir, pour complément d'enquête, sa Commission d'instruction.

Au cas où cette Commission, que préside M. Penancier, jugerait qu'il y a lieu à poursuites, le procès s'engagerait en Haute-Cour vraisemblablement en octobre ou novembre.

Cette Commission a les pouvoirs judiciaires les plus étendus. Il y eut, au Luxembourg, une séance du Sénat et une séance de la Cour de Justice. Cette dernière, surtout, fut solennelle : la présence des trois magistrats constituant le ministère public vêtus de somptueuses robes rouges, ajoutait à la sévérité du spectacle. Siégeant en tribunal, les sénateurs sont protégés par des précautions répétées contre toute indiscretion ; de sévères forces de police préservent l'indépendance, et surtout la liberté d'appréciation des juges.

Les sénateurs, pardon les membres de la Haute-Cour étaient nombreux. Rarement vit-on pareille assemblée au Luxembourg.

M. Caillaux, sénateur de la Sarthe, occupait, par un curieux hasard, la place qu'il occupa, il y a dix ans, quand, victime d'une machination politique, il était accusé devant cette même Haute-Cour.

Au banc du gouvernement, personnellement les noms de sénateurs, membres du gouvernement du reste, ne furent pas prononcés à l'appel nominal : ils ne peuvent pas siéger en Haute-Cour.

Quarante-cinq sénateurs seulement ne répondirent pas : « Présent ». Serait-il donc forclos ? On admit leurs excuses pour cette première audience de pure forme : ils pourront siéger encore en Haute-Cour.

Par contre, MM. Barthe et Chéron alléguèrent de leur qualité d'anciens gardes des Sceaux, quant comme tels connus de l'ordre en jugement, pour se récuser définitivement : la Cour accepta leurs excuses.

Le 19 mai, suite des débats.

LA SÉANCE

La première audience fut, en apparence, une séance ordinaire du Sénat. Pourtant, le très grand nombre de sénateurs présents, 97, le très sévère service d'ordre qui n'admettait aux tribunes qu'une foule peu dense, la gravité

LES LETTRES

VINCENT VOITURE

M. Emile Magne publie une nouvelle édition de son ouvrage bien connu sur Voiture et l'Hôtel de Rambouillet. Nous sommes au dix-septième siècle. D'abord Louis XIII et Richelieu, ensuite Anne d'Autriche et Mazarin règnent sur la France. Dans la rue Saint-Thomas-du-Louvre, à Paris, habite la marquise de Rambouillet. Son salon est le lieu où se rencontrent les nobles, les princes et les princesses qui tiennent alors le haut du pavé. M. Emile Magne décrit avec verve ces réunions que viennent grossir, l'hiver, les capitaines guerroyant, à la bonne saison, sur les champs de bataille de Bourgogne, de Picardie et d'Alsace. La France est en pleine guerre de Trente ans.

M. Emile Magne nous montre la marquise de Rambouillet, la tête emmitouflée de bonnets et les jambes enfouies dans des sacs en peau d'ours. Elle est de santé fragile et, par la façon dont elle multiplie autour de sa tête et de son corps les nids à poussière, on voit que son temps ignorait les règles de l'hygiène la plus élémentaire.

Elle ne cherchait pas dans les réceptions une satisfaction de vanité bourgeoise. C'était par curiosité qu'elle attirait le monde chez elle. Les gens lui donnaient la comédie. Elle s'amusaient sans avoir à quitter son alcôve et sa ruelle. L'animateur de cette aristocratie à particule et à blason était le fils d'un marchand de vins d'Amiens, le coquet,

aussi des visages, disaient l'événement inaccoutumé.

A 15 heures, le président du Sénat, M. Paul Doumer, prit place à son fauteuil, avec le cérémonial ordinaire. A ses côtés, à leurs sièges, s'assirent les huit secrétaires du Sénat.

Après la lecture du procès-verbal de la dernière séance, M. Doumer annonça qu'il avait reçu du président de la Chambre copie de l'ordre du jour voté par celle-ci le 25 mars, et mettant en accusation MM. Raoul Péret, René Besnard, Albert Faure et Gaston Vidal.

Puis, il lui fut ordonné du jour, et les articles de loi s'appliquant à la constitution de la Haute-Cour. En fin, dans le silence absolu, tombèrent ces phrases de M. Paul Doumer.

« J'invite le Sénat à se constituer en Cour de justice. Il n'y a pas d'oppo-



(Photo H. Manuet) M. SCHERDLIN

qui remplit les fonctions du ministère public à la Haute-Cour.

La Cour de justice est constituée.

« La séance du Sénat est levée ».

La réunion de la Haute-Cour

Vingt minutes plus tard, la Cour de justice se réunissait.

M. Paul Doumer reprit place au fauteuil présidentiel. Il avait pas la table, les fauteuils des secrétaires restaient vides un instant, puis les trois fauteuils de gauche furent occupés par M. de La Pommeraié, secrétaire général du Sénat, faisant fonction de greffier, le chef de la Cour de justice, et deux fonctionnaires du secrétariat général.

Les sénateurs se pressaient à leurs places, tandis que paraissaient, dans l'hémicycle, des juristes audacieux, vêtus de robes noires. M. Doumer fit alors procéder à l'appel nominal. La lettre initiale de la liste d'appel fut désignée par le sort, le secrétaire général du Sénat ouvrant un livre, et désignant la première lettre de la liste ainsi marquée. Le hasard désigna la lettre A. L'appel nominal se poursuivit, chaque membre de la Cour de justice répondant « présent ».

(Voir la suite plus loin)



(Wide World photo) PAILLARD (à gauche) et MERMOZ

(rot et Rossi, pour abattre 8.805 kilomètres, avaient mis 75 h. 23. Cependant ce bénéfice de plus de 16 heures, pour une distance supérieure s'explique par le fait que Bossoutrot et Rossi, tenant en même temps le record de vitesse, étaient tenus de réduire leur vitesse pour économiser l'essence. De plus, ils eurent à lutter contre un vent violent, qui ralentit considérablement la marche de leur avion.



— Ça sonne toujours « pas libre » au numéro que vous désirez, Monsieur. — Pas étonnant, c'est chez un banquier !

