

76

Charbons

M^{rs} les ministres du ravitaillement
des travaux publics

Commission de l'armée

Séance du 3 mai 1917

COMMISSION DE L'ARMEE

Séance du jeudi 3 mai 1917

A trois heures cinq minutes sont introduits:
MMrs VIOLETTE, ministre du ravitaillement
DESPIAS, ministre des travaux publics

M. LE PRESIDENT - En remerciant MMrs les ministres d'avoir répondu à notre convocation, je donne tout de suite la parole à Mr le ministre du ravitaillement sur la question du charbon.

M. VIOLETTE, ministre du ravitaillement -
Messieurs, conformément au désir de la commission, nous allons aujourd'hui vous exposer la situation en ce qui concerne le charbon.; Mr le ministre des travaux publics vous donnera ensuite des indications sur la production dont il s'est particulièrement occupé dans tout le mois d'avril.

Pour fixer les idées et afin que notre conversation puisse se suivre avec fruit, je voudrais citer deux chiffres seulement: le chiffre de nos besoins, évalué de façon un peu grossière avant la déclaration de guerre et qui peut être évalué à environ 5 200 000 tonnes

par mois; le chiffre de nos importations, combinées avec notre production indigène, qui se traduit par 3 400 000 tonnes. C'est donc un déficit, par rapport aux besoins évalués avant la guerre, de 2 000 000 de tonnes par mois.

J'entends que ces chiffres appellent quelques corrections, d'abord parce qu'une partie de la France, et non la moins industrielle, celle où l'on usait le plus de charbon, le nord et l'est, se trouve envahie: ce sont autant d'usines qui ne viennent plus prendre sur les quantités de charbons que nous pouvons mettre à la disposition des populations françaises; d'autre part, dans la totalité de la France, il y a eu plutôt augmentation des besoins par suite du développement des usines de guerre.

Dans quelle mesure tout cela peut-il s'équilibrer? c'est une évaluation, je crois, assez difficile et établir des chiffres serait risquer de se tromper. Tout ce que je veux dire, c'est que, ramenant l'appréciation et de nos ressources et de nos besoins à des choses actuelles, susceptibles d'être pesées, et raisonnant non plus par mois mais par jour, nous arrivons, si vous le voulez bien, à des évaluations faites par le service des mines et qui peuvent se chiffrer ainsi:

Nos ressources par jour, tout réuni, sont de 110 000 tonnes; les besoins sont: besoins domestiques: 22 000 tonnes; chemins de fer: 25 000 tonnes; navigation fluviale et maritime et scutes: 3 000 tonnes; armement:

38 000 tonnes; usines à gaz et électricité: 15 000 tonnes agriculture, battages, forges, motoculture, mincterie: 2 500 tonnes. C'est à dire qu'il reste pour le surplus de l'industrie une quantité qui, en chiffres ronds peut être estimée à 5 000 tonnes par jour.

En présence de ces chiffres, il s'agit de savoir d'abord dans quelle mesure on peut espérer augmenter beaucoup les ressources.

Ces ressources sont de deux sortes: charbon français, charbon étranger. Mr Desplas vous parlera de la situation pour le charbon français, puisqu'il est chargé de la production.

En ce qui concerne le charbon étranger, je dis tout de suite qu'il n'y a pas à espérer pouvoir développer beaucoup nos importations. Si le marché anglais est théoriquement illimité, pour amener du charbon d'Angleterre en France, il faut des bateaux. Je me suis expliqué avant-hier sur la situation de notre flotte charbonnière: vous vous rappelez les chiffres que j'ai donnés. Nos besoins d'importations sont de 2 500 000 tonnes par mois; nous en assurons 1 500 000 tonnes, soit un déficit de près de 1 000 000 de tonnes par mois...

M. PAUL DOUMER - Il serait bon que, dès le début, nous ne nous trompions pas sur les chiffres. Nous étions tombés d'accord ici avec Mr le ministre de l'armement et avec Mr le sous secrétaire d'Etat des fabrications

et nous avons reconnu que, pour satisfaire aux besoins de tous genres à l'heure actuelle, et spécialement aux besoins des fabrications d'artillerie, il fallait 4 millions de tonnes de charbon par mois. Comment comptez-vous satisfaire à ce besoin ?

M. LE MINISTRE - Le programme d'évaluation des consommations que je viens de donner à été établi au cours d'une conférence à la quelle assistait Mr le sous secrétaire d'Etat des fabrications et c'est lui qui m'a donné le chiffre que je n'ai pas encore discuté de 38000 tonnes par jour de consommation; il m'a déclaré que, avec 38 000 tonnes par jour, ses besoins étaient satisfaits. Il a donc dû réduire son programme....

M. PAUL DOUMER - Je ne comprends plus.

M. LE MINISTRE - Ce programme établi d'accord a été révisé dans une conférence qui a eu lieu ce matin et à laquelle assistait Mr Loucheur.

M. HENRY BERENGER - Le programme maximum des fabrications de l'an dernier s'élevait en effet à ce chiffre que vient de dire Mr Doumer pour la consommation du charbon; mais, depuis, on a développé les forces hydro-électriques de façon assez importante; d'autre part, il est incontestable que le problème des transports a modifié celui des munitions: avant d'avoir des obus, il faut

avoir du blé et il est à peu près certain que le Gouvernement s'est préoccupé de mettre en première urgence le blé, et en seconde urgence, le charbon. Il est dès lors probable que la fabrication des munitions va être ralentie....

M. LE MINISTRE - Je l'ai déclaré déjà.

M. HENRY BERENGER - Aucun de ces problèmes, en fait, ne peut être envisagé isolément. Chacun de nous pourra apporter des statistiques; mais le problème est un problème complexe de durée, non pas d'une seule, mais de plusieurs nations pour une guerre de durée X. Par conséquent, il est à peu près certain que le ministère des armements a réduit ses programmes.

M. PAUL DOUMER - Nous tâchions de partir d'une base solide: les besoins qu'il n'y a pas si longtemps, Mr le sous secrétaire d'Etat des fabrications chiffrait à près de 4 000 000 de tonnes par mois. Entre ce chiffre et celui que vient de donner Mr le ministre, il y a une différence notable; le problème a évidemment changé de face.

M. HENRY BERENGER - Je n'ai pas voulu dire autre chose.

M. LE MINISTRE - Le chiffre que je donne est celui qui a été adopté par Mr Loucheur.

M. PAUL DOUMER - C'est un chiffre de restriction

M. LE MINISTRE C'est un chiffre de restriction par rapport au précédent programme .

Je disais donc que, étant donnés ces chiffres, il faut nous efforcer, ou bien d'augmenter notre production, au, au contraire, de contingenter et de répartir de la façon la plus judicieuse les quantités dont nous pouvons disposer.

En ce qui concerne l'augmentation de nos ressources en charbon étranger, je vous ai exposé les raisons pour lesquelles, par suite de la crise du fret, de la raréfaction du tonnage, il me paraissait difficile de pouvoir obtenir des grandeurs montantes. Il ne serait pas prudent d'y compter.

J'entends que quelques personnes ont eu la conception que, peut-être on pourrait faire venir du charbon américain. La conception peut être séduisante. Je fais cependant une objection: ce qui manque, ce n'est pas le charbon, c'est le fret. Si j'avais le fret pour faire venir du charbon américain, en le mettant sur l'Angleterre j'aurais bien plus de charbon; les parcours étant plus courts, la même quantité de bateaux me donnerait par mois une importation de charbon bien plus considérable; au lieu d'un voyage, les bateaux en feraient deux. La conception du charbon américain peut donc être une conception mais à condition que ce charbon soit transporté par des bateaux

j'allais dire providentiels, des bateaux sur lesquels nous ne puissions pas compter, sur lesquels nous ne comptons pas. Si ce sont des navires qu'il faut distraire de notre flotte pour les envoyer en Amérique, l'opération n'est pas heureuse.

M. LE PRESIDENT - Avez-vous étudié la question des chalands ?

M. LE MINISTRE - Je m'en suis préoccupé dès mon arrivée au ministère; j'ai trouvé des études assez vagues, mais rien au point. J'ai alors fait dresser un programme qui a été établi par le sous secrétaire de la marine marchande qui va faire construire environ une cinquantaine de chalands de 1000 à 1500 tonnes, qui seront de trois, mais autant que possible, de deux types, des chalands en tôle et des chalands en ciment armé. L'expérience serait facile à tenter puisqu'un chaland de cette nature a été construit par la marine à La Rochelle ou à Bordeaux, mais je dois dire que jusqu'à présent ce chaland n'a pas encore navigué.....

M. JEANNENEY - Il y a deux services qui fonctionnent.

M. LE MINISTRE - Une lettre que j'ai signée l'autre jour, répondant à une lettre du ministre de la marine, insistait auprès de cette administration pour

qu'on fit faire à ce chaland le voyage de France Angleterre qui n'avait pas encore été effectué.

Je sais, d'ailleurs, que d'autres expériences ont été faites avec des chalands: quelques uns - ils n'étaient pas en ciment armé - ont traversé l'Atlantique avec une bonne navigation. Ce sont ceux qui ont été achetés, je crois, par Mr Estier de Marseille.

Pour réaliser la construction de ces chalands en ciment armé, Mr le sous secrétaire d'Etat de la marine marchande demande d'abord des fers que le sous secrétaire d'Etat des fabrications a donné ordre de lui remettre. En même temps, il poursuit la construction de chalands en fer; pour ceux-ci, il faut des toles, plus difficiles à obtenir: la porte à la quelle on frappe n'est jamais la bonne. De plus, pour ces chalands, la question de main d'oeuvre se pose et, d'après une conversation que j'ai eue avec lui, il faudrait à Mr le sous secrétaire de la marine marchande 1500 à 2000 spécialistes de ces constructions pour pouvoir immédiatement les entreprendre. Les chalands en ciment armé sont commencés; ceux en fer ne sont pas encore commencés parce qu'on n'a pas pu jusqu'à présent obtenir les toles et les hommes nécessaires

M. MILLIES LACROIX - On pourrait en prendre à Roanne .

M. LE PRESIDENT - Et il y en a de commandés

en Angleterre par des importateurs français

M. JEANNERET - La marine s'en est désintéressée.

M. LE MINISTRE - Je dois dire que le problème n'est pas seulement celui des toles pour les chalands; il est aussi celui des toles pour ^{les navires} ~~les navires~~ et Mr Desplas a fait des efforts pour obtenir dans le plus bref délai l'achèvement des 150 000 tonnes de bateaux français qui, dans le délai de trois ou quatre mois, pourraient naviguer, si on avait à la fois le personnel et les aciers nécessaires....

M. PAUL DOUMER - Il ne vous manque que cela: le matériel et le personnel

M. LE MINISTRE - Nous nous préoccupons donc, Mr Desplas et moi, d'intensifier par tous nos moyens la construction de ces chalands et de pousser à la mise à flot de ces navires qui sont dans nos ports et qui nous rendraient, dans trois ou quatre mois, de très grands services, si nous pouvions avoir des 150 000 tonnes supplémentaires.

Ayant ainsi montré quelles sont nos possibilités en ce qui concerne l'extension de nos ressources, il faut dès lors arriver à un contingentement des besoins.

Mais d'abord, il faudrait connaître exactement ces besoins.

J'entre ici dans le commentaire de la circulaire que vous avez pu lire et qui a pour but de régler la répartition du charbon et au sujet de laquelle je voudrais vous donner quelques explications.

Lorsque j'ai réfléchi sur la question du charbon après avoir consulté nombre de négociants, d'armateurs et d'importateurs, après avoir réuni deux conférences où j'avais convoqué la totalité des importateurs, je me suis rendu compte que toute la répartition du charbon, pendant les campagnes précédentes, spécialement dans la campagne 1916, a été, j'allais dire faussée par deux particularités.

En premier lieu, la répartition du charbon était remise au caprice des marchands de charbons qui l'adressaient, non d'après les besoins raisonnés, mais seulement d'après les prix particulièrement alléchants que les clients pouvaient leur faire; de sorte que des besoins pressants n'étaient pas pourvus, et que d'autres, d'un ordre beaucoup plus douteux, étaient surabondamment pourvus.

D'autre part, tandis que nous pouvions importer au maximum, en trois mois, 3 500 000 ou 4 000 000 de tonnes de charbon, il était fait, tous les trimestres, attribution de 6 000 000 de tonnes de licences. Fatalement un bon tiers de ces licences étaient protestées et devaient l'être, puisqu'il était clair comme le jour qu'il n'y aurait pas de tonnage pour les satisfaire.

Il en résultait que tous ceux qui avaient obtenu une licence se précipitaient sur le marché du fret, s'efforçaient, par tous les moyens, de chiper un bateau aux camarades, augmentaient par là même le prix du fret et amenaient dans nos ports des cargaisons dont la destination était inconnue, sur lesquelles on n'avait aucun contrôle. C'est ainsi que, dans le régime de la taxe du charbon, avec un prix du charbon et du fret calculés de façon très étroite, on a vu des charbons arriver à Granville, à Caen, un peu dans tous les ports, et la cargaison se vendant 250, 300 fcs et plus la tonne et filant dans le pays pour se vendre à des prix plus considérables encore.

Il nous a paru essentiel d'arriver tout de même à mettre un peu d'ordre dans cette anarchie. Je vais vous expliquer - permettez-moi cette expression - les trois chapitres de ce que nous considérons comme l'ensemble des circulaires qui doivent déterminer le régime du charbon.

Nous allons, si vous le voulez bien, envisager le premier de ces chapitres, la répartition des charbons et voir comment nous nous y prenons pour essayer de mettre les choses sur pied de façon rationnelle.

J'ai dit que la grande difficulté était de connaître les besoins. Pour y parvenir, j'ai pensé qu'il fallait s'adresser directement aux consommateurs. Comme il était impossible de faire une consultation de tous les consommateurs, je me suis adressé aux municipalités et

je leur ai demandé de m'exprimer les besoins de leurs communes, besoins catalogués sous un certain nombre de rubriques qui sont: usines à gaz, besoins municipaux, besoins domestiques de cuisine, de chauffage, besoins industriels et commerciaux.

Inutile de vous dire que nous nous gardons soigneusement de prendre pour argent comptant l'expression de ces besoins: ils vont être contrôlés et nous avons prévu une commission de contrôle qui va établir, pour chaque arrondissement, les quantités, qui représentent également une évaluation provisoire des besoins.

Cette opération va avoir un avantage considérable, ainsi que nous en sommes tombés d'accord avec Mr le sous secrétaire d'Etat des transports; elle va permettre de dresser une carte de la France, avec les quantités déterminées sous chaque arrondissement, de sorte que la répartition des moyens de transports en sera ainsi singulièrement facilitée.

En troisième lieu, ce contrôle sera lui-même révisé par les soins du bureau national des charbons.

Comment est constitué ce bureau national ? On y trouve chacun des chefs de service du bureau des charbons avec un représentant du ministère de l'intérieur, du ministère de l'armement, du ministère du commerce et du ministère de l'agriculture.

En considération des besoins, ce bureau déterminera - c'est là dessus que je me permets d'insister -

ce bureau déterminera , dis-je, quoi? les quantités maxima qui vont être attribuées ? Cela ce serait la grosse erreur. Il déterminera les quantités minima.

Nous pensons qu'il faut laisser une certaine souplesse au système, et que ce qu'il faut savoir avant tout, ce sont les chiffres de consommation en besoins soit domestiques, soit municipaux, soit du petit commerce et de petite industrie, au dessous desquels il est impossible de descendre, parce que l'ordre public y est intéressé ou parce qu'il y a des intérêts commerciaux et industriels qu'il faut sauvegarder.

Permettez-moi l'expression qui me vient à l'esprit. Nous n'avons pas, par notre programme de répartition la prétention de faire le plein des besoins nous avons simplement le souci de donner ce qui est le minimum pour chacun de ces besoins. Nous avons le souci d'essayer de réaliser une consultation telle que de la façon la plus certaine, lorsque les quantités prévues auront été adressées dans tel ou tel arrondissement, il sera possible de dire que dans telle région de la France, les quantités ainsi allouées étant parvenues à destination, il n'y a pas de crise. Il y aura peut-être gêne, une gêne importante; du moins, il n'y a pas crise et spécialement en ce qui concerne ces besoins domestiques qui nous préoccupent par dessus tout, qui sont, du point de vue de l'ordre public, la chose presque essentielle, surtout dans la période d'hiver. J'imagine, en effet, assez volontiers - je vous demande pardon si je me trompe-

que l'homme à la rigueur, acceptera une insuffisance d'alimentation; mais il y a une chose qu'il n'acceptera pas, c'est, sous la morsure du froid, de n'avoir pas le moyen de donner à sa famille une certaine quantité de chaleur. Ici, ce seraient les protestations et les plus violentes.

La crise du charbon, du point de vue de l'ordre public me paraît être celle qui doit nous préoccuper surtout; nous sommes tous d'accord; et Mr Loucheur, devant qui je formulais cette opinion ce matin, me disait: vous avez tellement raison que je n'hésiterais pas, moi, à vous céder, sur ma part de l'armement, les quantités de charbon nécessaires pour que la consommation domestique soit satisfaite: mes ouvriers ne viendront travailler que lorsqu'ils auront la certitude qu'on n'aura pas froid chez eux.

Vous voyez notre préoccupation. Je ne dis pas qu'elle ne soit pas contestable; je vous demande simplement d'observer qu'elle est louable.....

M. PAUL DOUMER - Mettez au moins l'armement sur le même pied que les besoins domestiques.

M. MILLIES LACROIX - Ne pourrions-nous laisser Mr le ministre continuer son exposé ?

M. LE MINISTRE - J'exagère peut-être un peu ma pensée; je vous en demande pardon. Vous comprenez

les raisons pour lesquelles je vous dis que si notre conception peut être criticable, elle ne m'en paraît pas moins inspirée par des pensées louables.

Maintenant, pour arriver à réaliser une distribution du charbon aussi effective que possible, cette évaluation étant posée, nous avons pensé qu'un certain nombre de municipalités auraient le droit de faire la carte de charbon. Je fais remarquer que ce n'est pas une obligation, que c'est tout à fait une faculté, que nous nous gardons bien de dire que la carte de charbon doit être absolument généralisée. En fait, dans la conférence à laquelle j'ai déjà fait allusion, j'ai vu des maires, comme Mr Brichaux, maire de St Nazaire, qui m'ont dit que la carte de charbon leur convenait parfaitement pour leur ville, qu'ils avaient l'intention de l'instituer.

Mais de l'instituer dans quelles conditions ? Toujours dans le même esprit, non pas de donner le plein des besoins, mais de donner le strict nécessaire, de sorte que chacun puisse être assuré que, quels que soient les hasards de la répartition, sa carte lui donnera le ou les kilogs, la quantité indispensable pour arriver à se chauffer en rentrant du travail et à faire cuire ses aliments. . Le Gouvernement, je le répète, est hanté par des préoccupations, à l'égard du charbon, à Paris surtout; il voudrait pouvoir donner à tous le maximum de combustible possible. Nous sommes en guerre. Il faut

éviter avant tout les mouvements dans la rue et il est de l'intérêt social de satisfaire dans la mesure du possible ces besoins.

M. HENRY BERENGER - Sur quelles bases avez-vous établi les besoins domestiques de la nation ? ~~Y~~ Y a-t-il une base d'évaluation ? Ou bien le chiffre de 22 000 tonnes par jour que vous avez donné résulte-t-il seulement d'une conversation ~~ex~~ entre des hauts fonctionnaires des administrations

M. LE MINISTRE - De la réponse que je viens de faire, il résulte que l'enquête à laquelle il va être procédé permettra d'établir ces besoins domestiques. Le chiffre de 22 000 tonnes est une évaluation du service des mines; il a la valeur des chiffres donnés par le service des évaluations agricoles.

M. PAUL DOUMER - En temps de paix, le chiffre de la consommation domestique était d'environ 10 millions de tonnes par an.

M. HENRY BERENGER - Or le chiffre de 22 000 tonnes par jour cité par Mr le ministre, donne 7 à 8 millions de tonnes par an. Reste maintenant à savoir comment étaient calculés les chiffres du temps de paix.

M. MILLIES LACROIX - Vous avez dit que la carte sera facultative pour les municipalités; quelle sera

l'autorité de la municipalité pour faire respecter cette mesure qu'aucune loi n'autorise. Vous ne pourrez pas ~~empêcher~~ empêcher des particuliers d'essayer de se procurer du charbon en dehors des municipalités.

M. LE MINISTRE G- A l'heure actuelle, il y a nombre de municipalités qui ont établi déjà la carte de charbons ou de lait. La carte de sucre, d'autre part, existe et vous savez quels résultats elle a donnés et comment fonctionne ce système.

M. MILLIES LACROIX - Le charbon est encore plus indispensable que le sucre; vous le savez bien et c'est au point que Mr le sous secrétaire d'Etat des fabrications consentirait à réduire ses fabrications pour donner le charbon nécessaire au chauffage et à la cuisson des aliments.

En ce qui concerne le sucre, d'ailleurs, il se fait depuis longtemps une spéculation honteuse, tout comme pour les farines: cette spéculation, vous ne pourrez pas l'empêcher de se faire sur les charbons.

M. LE MINISTRE - Il est évident que nous n'arriverons pas à empêcher toutes les spéculations, mais nous avons la préoccupation de les limiter le plus possible. Il est bien certain que les fraudeurs auront toujours mille moyens de tourner les intentions les meilleures.

Je me borne donc à dire que, dans notre inten-

tion la carte de charbon est facultative et qu'au reste elle a déjà fonctionné dans nombre de villes.

Quant à la distribution du charbon, vous avez vu comment nous l'organisons, par les soins du commerce. Nous estimons qu'il est impossible de songer à dessaisir le commerce, d'autant que les commerçants sont outillés pour cette distribution du charbon; et c'est ainsi que nous les avons amenés à se faire les intermédiaires indispensables des opérations. L'intervention du commerce est donc simple et légitime: d'ailleurs un certain nombre de commerçants parisiens que j'ai vus n'ont pas soulevé d'objection contre ce système.

Le régime transitoire qui est prévu va du 1 mai au 15 juin; pendant ce temps ce sont les groupements charbonniers qui fonctionnent en attendant que les besoins soient exprimés. Durant cette période, nous n'avons eu qu'une préoccupation: empêcher qu'on constitue des stocks; et ici nous avons eu spécialement en vue la situation parisienne parce qu'elle est dangereuse.

A la fin d'avril, vous avez pu voir dans les journaux le récit de pillages de voitures de charbon qui déchargeaient devant telle ou telle porte d'immeuble; d'autre part, tous les matins, et même encore maintenant, ce sont à la porte des marchands de charbon des queues de 500, 600, 700 personnes qui stationnent pendant des heures, attendant du charbon qu'on ne leur donne pas. Il y avait là un danger pour l'ordre public; ces attroupements sont in-

quiétants; quand les nouvelles ne sont pas satisfaisantes, les esprits se montent....

Durant cette période où l'état d'esprit parisien dans certains milieux, est tout de même instable, il faut le rassurer. Nous voulons supprimer ce spectacle provocant de voitures allant porter à domicile de grosses provisions de charbon susceptibles d'éveiller les jalousies: prenons les hommes pour ce qu'ils sont et non pas pour ce que nous voudrions les faire: c'est tout de même un spectacle un peu provocant et en réalité, il était considéré comme tel; d'autre part, nous voulons qu'il reste chez les marchands le plus de charbon possible afin précisément que ceux qui attendent à leur porte puissent avoir satisfaction

Voilà comment nous avons été amenés à considérer que, dans cette période du 1 mai au 15 juin, il fallait empêcher la constitution de stocks importants et à fixer cette moyenne de 50 Kgs par ménage et par semaine, laquelle, bien entendu ne se cumule pas avec l'emploi du gaz comme combustible

Tel est, messieurs, le commentaire de notre circulaire; ce matin encore, dans la conférence à laquelle assistaient M^{me}s Loucheur, Roden, qui représente une région minière, le directeur des mines, le représentant du sous-secrétariat des transports, deux importateurs le président du groupement des charbonniers de Paris, nous avons examiné cette circulaire ligne par ligne: tout le

monde a trouvé qu'elle correspondait, dans son ensemble parfaitement aux nécessités de la situation.

J'ai annoncé que la question comporte deux autres chapitres qui ne sont pas faciles à élucider d'ailleurs. Ici, je vais poser des questions: je n'entreprends pas d'y répondre tant que le Gouvernement n'aura pas pris parti.

M. HENRY BERENGER - Les 50 kgs que vous attribuez ainsi par semaine et par ménage, cela fait 200 kgs par mois. Or, il faut compter cinq mois sur douze...

M. LE MINISTRE - Il est bien entendu que cette mesure ne joue que du 1 mai au 15 juin; ensuite sera établi un régime définitif du charbon qui sera une opération d'ordre arithmétique. Quand nous connaîtrons à peu près de façon satisfaisante l'ensemble des besoins du pays, nous verrons quelles sont nos ressources et après avoir ajusté les uns aux autres, nous verrons quels besoins doivent être réduits. A la fin de juin, nous pourrions fixer la quantité de charbon minima à laquelle chacun aura droit. Ce chiffre ne saurait être déterminé dès maintenant: il n'existe aucune donnée sérieuse pour reposer l'esprit sur les besoins.

M. HENRY BERENGER - Avez-vous calculé si vous pourriez répartir réellement ces 200 kgs par mois et par ménage d'ici à la fin de juin ?

M. LE MINISTRE - Nous nous gardons bien, dans notre circulaire, de dire que c'est là une attribution; voici notre texte:

" En conséquence, il y aura lieu d'interdire aussitôt la livraison des charbons par quantités supérieures.....

Je ne donne pas droit à 50 kgs: je dis qu'on ne pourra pas en emporter davantage. Donner ce droit, en effet, aurait été exagérer singulièrement les possibilités étant donné que ce chiffre de 50 kgs multiplié par le nombre des ménages parisiens représente beaucoup plus que les ressources dont nous disposons.

M. HENRY BERENGER - C'est ce que je voulais savoir.

M. BONNEFOY-SIBOUR - Les ménages ne sont pas tous identiques; il y en a qui ont des enfants et d'autres qui n'en ont pas.

M. LE MINISTRE - L'observation est très juste mais, pour la moyenne des ménages parisiens - c'est surtout à Paris et dans les grandes villes que cette limitation a un sens - cette quantité de 50 kgs est suffisante, surtout dans les ménages où on emploie déjà le gaz à la cuisine et alors que les préoccupations de chauffage n'existent plus. S'il fallait augmenter cette quantité; le raisonnement de Mr Bérenger serait à fortiori encore plus vrai

M. RICHARD - La circulaire de Mr le ministre invite les municipalités à organiser la répartition du charbon et même à faire des approvisionnements. La municipalité de Chalons, pendant les deux hivers derniers, a avec l'aide des ingénieurs et le concours des mines de Blanzky, assuré la répartition du charbon, surtout aux nécessaires et personne n'a souffert dans la ville. On a rationné, mais sans se servir de la carte.

Or, depuis l'apparition de cette circulaire, par suite d'une interprétation inexacte à mon sens, les ingénieurs des mines refusent de livrer du charbon à la municipalité.....

M. LE MINISTRE - C'est absolument contraire à nos intentions. Nous voulons justement faire de la municipalité - qui nous paraît plus attentive, plus avérée - l'organe de répartition des charbons, puisqu'elle représente la communauté des intérêts de la ville

M. RICHARD - Je comprends bien votre intention c'est pourquoi j'appelle votre attention sur ce fait qui constitue une fausse interprétation de vos vues.

M. LE MINISTRE - C'est exactement le contraire que nous avons voulu.

M. RICHARD - Nos livraisons qui ont été arrêtées vont donc reprendre faiblement; mais dans l'inter-

valle, notre stock s'est épuisé et il s'est produit ce que je prédisais aux ingénieurs: les marchands ne veulent pas livrer au détail et répondent qu'ils n'ont pas de charbon.

Je demande donc à Mr le ministre de vouloir bien donner des instructions pour que les municipalités puissent remplir le rôle qui leur est attribué par la circulaire

M. LE MINISTRE - Nous sommes tout à fait d'accord.

M. DECKER DAVID - Un moyen facile d'avoir le chiffre des besoins de la consommation c'est de relever les arrivages dans les gares.

M. LE MINISTRE - Nous ferons ce relevé dans les gares et dans les octrois.

M. DECKER DAVID - Monsieur le ministre, vous dites, dans votre circulaire qu'il sera attribué 50 kgs par semaine et par ménage: quel sera le régime de ceux qui vivent dans une maison où fonctionne le chauffage central ?

M. LE MINISTRE - Ces 50 kgs ne se répartissent pas à une période dans laquelle il y aura à chauffer les appartements.

M. GASTON MENIER - Lorsqu'on a établi la carte

de sucre, on a calculé sur le nombre des membres d'un ménage; comment ferez-vous le calcul pour le charbon ?

M. LE MINISTRE - Il ne s'agit ici que d'une allocation temporaire et qui est naturellement très forfaitaire, puisque nous n'avons, pour le moment, aucune base sur laquelle nous puissions tabler.

Etant donné, encore une fois, qu'il ne s'agit que de besoins de cuisine on peut considérer que d'ici au 15 juin cette quantité de charbon qui pourra monter jusqu'à 50 kgs suffira, surtout dans les ménages dans lesquels on se sert déjà du gaz pour la cuisine.

M. JEANNENEY - Etant donné qu'il s'agit d'un régime provisoire, je ne suis nullement préoccupé; j'accepte l'idée du forfait, malgré son injustice. Mais ce qui m'inquiète et ce qui inquiète la population parisienne c'est que Mr le ministre de l'Énergie aux ménages l'assurance qu'ils pourront se procurer ces 50 kgs de charbon. Or, la crise vient de ce que, ayant vu fixer au maximum à 50 kg s cette sorte de répartition à laquelle ils ont droit personne ne peut se la procurer: les bougnas de quartier sont fermés et les gros marchands refusent de porter 50 kgs à domicile. Comment résoudra-t-on cette difficulté pratique ?

M. PAUL STRAUSS - C'est un système qui ne joue pas: nous sommes dans la fiction....

M. HENRY BERENGER - Et dans l'affliction

M. JEANNENEY - Et dans la friction (Rires)

M. LE MINISTRE - Voici une solution qui va nous faire sortir de la fiction; elle a été suggérée par le conseil municipal de Paris et je ne vois pas de difficulté à l'adopter, c'est d'admettre que la livraison puisse être faite d'un coup pour un mois, soit 200 kgs par ménage

Mais alors, on me demande si j'ai les quantités de charbon nécessaires pour Paris. Je réponds que, malheureusement, je n'ai pas la possibilité d'étendre à l'infini l'approvisionnement et Mr le ministre des travaux publics vous dira, d'autre part, le fléchissement considérable de Bruay qui est tombé de 14 200 à 12 200 tonnes, parce qu'il a fallu, aux termes des conventions intervenues, retirer de la mine 1400 prisonniers, et les reporter sur d'autres bassins qui devaient, d'ailleurs, de toute nécessité, intensifier leur production.

Voilà donc une diminution de production de 2000 tonnes au moins par jour. La mine de Bruay dit qu'il faudrait, pour relever sa production, 1000 professionnels et 1000 manœuvres. Mr le ministre des travaux publics a demandé ces hommes au conseil des ministres : je ne sais s'il a obtenu satisfaction.

M. LE PRESIDENT - Laissons, si vous le voulez bien, le domaine de la production à Mr Desplas: il s'expliquera tout à l'heure.

M. LE MINISTRE - Messieurs, en terminant, j'indique qu'il y aura une grosse question, sur laquelle on n'a pas encore pris parti, c'est celle du régime d'importation des charbons étrangers. J'ai eu hier, à ce sujet, une réunion avec les importateurs, dans laquelle une trentaine de ports étaient représentés. D'ici huit jours j'aurai la possibilité de soumettre au Gouvernement un programme pour régler cette question délicate.

D'ailleurs, la circulaire dont j'ai parlé ne sera pas nécessairement prise comme base du régime qui sera adopté, au contraire, dirai-je; le système adopté le sera indépendamment de la circulaire.

M. DEBIERRE - Vous voulez devenir distributeur de charbon, vous voulez établir la carte, en un mot vous voulez être le répartiteur du charbon pour la population civile et en particulier pour la ville de Paris. Vous prévoyez, pour l'hiver prochain, des difficultés considérables que nous avons déjà vues l'an dernier et vous cherchez à les atténuer, ou à les faire disparaître. Nous ne pouvons que vous en féliciter; mais vous donnerez du charbon à la population si vous en avez. Or, les besoins d'importation sont de 2 200 000 tonnes par mois; en 1916 vous en avez importé 21 millions de tonnes, et même 17 millions de tonnes seulement, si mes calculs sont exacts c'est à dire que vous n'êtes pas même arrivé à un e impor

tation mensuelle de 1 400 000 tonnes. Vous êtes donc en présence d'un déficit de 800 à 900 000 tonnes par mois. Dès lors, dans quelle situation allez-vous vous trouver l'hiver prochain ?

D'autre part, je vous serais reconnaissant de nous dire combien, sur les 21 millions de tonnes importées - je prends le chiffre de l'administration - sont réellement entrées dans nos ports, combien il y en a eu de coulées ?

M. PAUL STRAUSS - Je m'associe aux questions que vient de poser Mr Debierre. Mr le ministre a imaginé suivant la méthode qui lui a paru préférable, la procédure plus ou moins empirique à laquelle il a dû s'arrêter. Je crois quant à moi, qu'au point de vue de la logique, non seulement pour le programme transitoire, mais pour le programme d'avenir, ce sont les ressources qu'il faut d'abord envisager. Voilà pourquoi je demande à Mr le ministre de nous donner la statistique mois par mois des importations depuis le 1 janvier 1917 et surtout pour le mois d'avril pendant lequel la guerre sous-marine paraît avoir atteint son maximum d'intensité.....

M. HENRY BERENGER - Maximum pour le passé.

M. PAUL STRAUSS - Bien entendu; mais il n'est pas défendu d'exprimer l'espoir que la courbe ne montera pas.

Je demande donc à Mr le ministre quels sont les moyens exceptionnels auxquels il est possible de recourir pour importer du charbon, soit en utilisant notre flotte, soit en utilisant d'autres navires qui pourraient être mis d'accord avec le gouvernement anglais et américain à notre disposition; en un mot, quel sera le régime général d'importation des charbons. Il me semble que c'est la question capitale dont dépend l'avenir de notre ravitaillement en combustibles.

J'insiste donc pour que Mr le ministre règle au plus tôt, d'accord avec le gouvernement anglais le régime d'importation et aussi pour que, malgré toutes les difficultés de la guerre sous-marine, que nous apercevons dans leur réalité, il y ait un effort supplémentaire pour accroître les arrivages de charbons anglais. Le tonnage américain va venir renforcer le nôtre; je demande qu'on fasse et le possible et l'impossible. Il y a là une question vitale, non seulement pour la population civile mais encore pour les besoins de la défense nationale et des services publics

M. CHAPUIS - Mr le ministre a indiqué que ce serait le commerce qui serait chargé de vendre à la population le charbon réparti entre les marchands; je voudrais qu'il y ait tout au moins une fixation des prix telle qu'on ne puisse vendre 15 fcs un sac de 50 kgs de charbon.

M. LE MINISTRE - Je répondrai d'abord à Mr Chapuis que la question de prix sera réglée en même temps que la question de l'importation des charbons étrangers.

Mr Strauss m'a demandé quelles étaient les importations, en particulier pour le mois d'avril. Elles ne sont pas encore terminées; je crois qu'elles se chiffrent par environ 1 300 000 tonnes.

Mr Strauss m'a encore demandé si j'espérais pouvoir augmenter beaucoup les importations de charbon.

Je réponds sans hésiter que je n'espère pas augmenter les quantités de charbon importées pour cette excellente raison qu'il me faudrait des bateaux. Je vous ai dit dans quelle situation nous étions à cet égard. Nous porterons nos efforts sur les chalands; mais ils ne seront pas livrés avant trois ou quatre mois: on commence seulement à les construire et quand ils seront mis en service, ils compenseront les pertes résultant des torpillages et des retraits de bateaux que l'Angleterre fait tous les jours, parce qu'elle est pressée elle-même par des besoins de transports maritimes...

M. CHABERT - Et les navires américains?...

M. LE MINISTRE - Il est évident que si nous avons les navires américains, la situation sera différente. Mr le président du conseil vous exposera dans quelle mesure il sera possible d'en avoir, étant donné que toutes les nations alliées se précipitent en ce moment sur ce

tonnage américain, et non pour des besoins de luxe, mais pour des besoins vitaux, essentiels. Tandis par exemple que, d'ici trois mois, nous demandons à l'Amérique 9 à 12 millions de qx de blé, l'Angleterre lui en demande 26 millions de qx; l'Italie en demande également: elle est dans une situation tragique. En fait, tout le tonnage américain qui sera mis à notre disposition sera utilisé pour des besoins pressants et je ne crois pas que d'ici quelques mois on puisse mettre sur le charbon une quantité de bateaux augmentant de façon très importante nos importations.

Mr Debierre m'a posé une question très catégorique: quci, dit-il, vous n'avez pas de charbon et vous allez vous mettre répartiteur de charbon.

C'est précisément parce qu'il y a peu de charbon que nous nous mettons répartiteurs. S'il y avait du charbon à discrétion, la question ne se poserait pas: nous n'aurions qu'à laisser le mouvement commercial s'épanouir. Mais moins il y aura de charbon, plus s'imposera à l'Etat la nécessité de contrôler où va ce charbon, de hiérarchiser les besoins. Plus notre importation diminuera, plus la production de nos mines, par hypothèse, ira en s'atténuant, plus les ressources dont nous disposerons deviendront minimes, plus il y aura un intérêt d'ordre public, vraiment capital, à ce que que, quelles que puissent être les difficultés redoutables de la tâche

nous procédions à des opérations de ventilation nécessaires

Quant au tonnage coulé, je l'ai dit hier, je n'ai pas apporté les chiffres aujourd'hui. Pour le mois d'avril, nous avons perdu 35 000 tonnes, je crois, sur les quelles il y a eu trois ou quatre charbonniers

M. HENRY BERENGER - Mr le ministre a appuyé avec tellement d'énergie sur la gravité de la situation politique qu'il n'y a pas à insister: il paraît s'en rendre compte ainsi que le Gouvernement.

La commission sait que je reçois du ministère de l'intérieur communication de toutes les dépêches annonçant des fermetures d'usines à gaz ou relatives aux besoins de charbon de la population: Voici la lettre que, le 24 avril, le maire d'Argenteuil adressait au préfet de Seine et Oise:

" J'ai l'honneur de vous faire savoir que si le Gouvernement ne se préoccupe ~~ne~~ pas davantage de la question du charbon, NOUS COURONS A UNE REVOLUTION.

Les ouvriers disent: nous ne souffrirons pas l'hiver prochain comme le dernier; nous pillerons le charbon dans les usines et arrivera que pourra!!!!

Nous n'avons pas d'agents pour les empêcher.

Les bateaux-lavoirs sont sans charbon. Sur les deux lavoirs en ville, il y en a un de fermé.

Les blanchisseurs en manquent aussi.

Les six boulangers quicuisent au charbon en manquent également.

Très tourmenté par les nombreuses plaintes que je reçois, j'ai demandé à Mr le commissaire de me dresser chez les marchands d'Argenteuil le stock du jour et les prix de vente. Témoin le tableau ci-inclus.

Est-il juste et raisonnable de laisser une ville de 32 000 habitants avec:

25 000 kgs d'antracite, pas un kg de charbon de ménage;

12 000 kgs de briquettes et 43 000 kgs de bois
 Les prix sont des plus exagérés; anthracite:
 250 à 300 fcs les 1000 kgs; le bois: 100, 126, 160 fcs
 les 100 kgs.

Sur 13 marchands de charbon à Argenteuil, deux
 sont fermés, les autres vont suivre, ne voulant pas gar-
 der cheval et voiture, garçon de chantier, pour ne rien
 faire.

Veillez agréer.....

" Signé: Defresne-Bast."

M. LE MINISTRE - C'est la dramatique illustra-
 tion de ma thèse. Si on laisse le commerce libre, le
 charbon ira à celui qui le paiera le plus cher et il n'y
 en aura jamais pour les besoins industriels

M. HENRY BERENGER - Je n'ai pas voulu contre-
 dire votre thèse, mais simplement insister sur la gravité
 de la situation. Je viens de faire une tournée dans dif-
 férents départements: la situation est la même partout;
 l'agitation est visible à Bergerac, à Toulouse....il faut
 y prendre garde.

Je suis donc de votre avis, le problème du pain
 et du charbon est devenu le problème capital, celui qui
 domine tout, qui passe même avant celui des munitions.
 La courbe de nos productions militaires est magnifique:
 à quoi bon si, par dessous, tout éclate ?

Que faire alors ? Vous avez indiqué un pro-
 gramme qui me paraît sage et je suis tout disposé à vous
 apporter mon concours pour le réaliser, beaucoup plus
 qu'à le critiquer ou à le combattre. Il n'est pas digne
 d'un parlementaire de combattre les hommes qui font le

maximum d'efforts, seulement, on peut tout de même causer dans les commissions.

Or, je n'ai pas l'impression - est-ce ma faute, est-ce celle du Gouvernement ? je l'ignore - que le maximum soit fait en ce qui concerne les importations. C'est entendu, il y a une guerre sous-marine; c'est encore entendu, l'Angleterre a des besoins égaux et supérieurs aux nôtres au point de vue de son alimentation; mais tout de même, ce qui nous permet, à nous et à nos alliés de continuer la guerre, c'est le concours des Etats Unis. Et de ce côté, je ne suis pas convaincu.

Les Etats Unis ont 600 000 tonnes de navires allemands; en 1916, ils ont pu fabriquer 1 891 000 tonnes de navires en acier: c'est près de 2 500 000 tonnes qui ne sont pas des anciens ^{fabrications} besoins des Etats Unis et qui ajoutées à son ancienne flotte donnent 5 millions de tonnes. Les Etats Unis n'ont plus besoin de faire du commerce du côté de l'Australie ou de l'Océanie. Ils sont nos alliés; il doit y avoir un programme de coopération nous permettant de continuer la guerre.

Tout le monde a besoin de ces navires, c'est entendu, mais c'est encore la France qui reste le centre de la coalition, quand elle craquera, comment les autres continueront-ils la guerre ?

A cette question de la coopération des Etats Unis, vous me dites que Mr le président du conseil répondra. Alors je ne comprends plus.

Le ministre des transports maritimes ne doit tout de même pas avoir besoin de Mr le président du conseil pour répondre à la question, ou bien je tire de là cette conclusion respectueuse, mais très vive, que le Gouvernement n'en a pas délibéré et que le haut-commissaire qui est encore à Paris ne doit lui-même pas avoir de programme, puisque le ministre des transports maritimes ne le connaît pas.

L'Angleterre, elle, a déjà arrêté ^{et formulé} tout son programme: sa mission est partie.

Comme je démontrerai qu'il en est des succédanés du charbon comme du charbon lui-même, j'ai besoin que me le ministre me réponde....

M. LE MINISTRE - Je renouvelle avec plus de précision une réponse que j'ai déjà faite.

L'Angleterre ayant appris que certaines régions notamment Bordeaux, se préoccupaient de charbon américain elle a protesté très vivement en disant: Non; nous avons chez nous du charbon; tant que vous aurez de bateaux à nous envoyer, nous les chargerons.....

M. PAUL STRAUSS - Nous avons parlé du tonnage et non pas du charbon américain

M. LE MINISTRE -par conséquent, si vous avez des bateaux, envoyez-les chez nous, nous vous donnerons du charbon; inutile de faire tracer les mers pen-

dant des temps de navigation plus longs à des bateaux qui donneraient un rendement moindre que s'ils allaient chez nous.

C'est ainsi que, sur la demande de l'Angleterre Mr le président du conseil m'a fait savoir qu'il n'y avait pas lieu de s'occuper du charbon américain.

M. HENRY BERENGER - Je vous remercie de cette précision très grave, qui prouve la pression puissante exercée sur nous par notre alliée; mais permettez-moi de vous dire que je ne suis pas convaincu et que je trouve cela de plus en plus grave. Ainsi, vous dit l'Angleterre, vous n'avez pas de bateaux, je vous défends de vous fournir ailleurs..... Je trouve cela monumental. Mais je ne veux pas insister.

Nous disons, nous: la France a besoin de charbons, elle prend à l'Angleterre tout ce qu'elle peut par son tonnage et par le tonnage anglais; comme ses moyens se réduisent parce que la France n'a pas pu augmenter sa flotte et que l'Angleterre ne peut pas mettre d'autres navires à notre disposition, le droit de la France est de s'adresser à la nouvelle alliée, qui a des réserves de charbon, colossales, plus grandes que celles de l'Angleterre et qui dispose d'un tonnage frais de 2 500 000 tonnes sur lesquelles il serait possible d'en distraire 200 000 pour nous apporter du charbon. De quel droit l'Angleterre vient-elle interdire au Gouvernement français

de ravitailler l'armée française, la population française?

Je vous le répète, monsieur le ministre, j suis frappé de votre réponse; aussi cette question je la poserai à Mr le président du conseil, et partout où il le faudra.

M. LE MINISTRE - Aux termes des accords conclus, c'est l'Angleterre qui est le grand régulateur du fret pour cette raison qu'elle avait tous les bateaux, qu'elle en a mis 650 à notre disposition.....

M. HENRY BERENGER - L'Angleterre a-t-elle le contrôle du tonnage américain ?

M. LE MINISTRE - L'Angleterre nous dit: les bateaux qui vont être affectés au service du charbon Amérique-France vont prendre des temps de navigation qui pourraient plus utilement être employés sur le parcours Angleterre - France; comme il en faudra moitié plus pour faire venir des charbons d'Amérique que si on les utilise pour importer des charbons d'Angleterre, c'est autant d'unités enlevées aux aciers, aux céréales.

Tout n'est pas faux dans ce raisonnement. N'oubliez pas en effet que les besoins des Alliés sont considérables. Sans parler des céréales, nous avons sur les quais de New York, 600 000 tonnes d'acier, des rails, des locomotives, qui attendent d'être transportées; il en est de même pour l'Angleterre

M. HENRY BERENGER - Vous avez reconnu vous-même que la question du charbon est primordiale....

M. LE MINISTRE - Oui: le blé et le charbon.

M. HENRY BERENGER - Il résulte donc de ce que vous avez dit que, actuellement le bureau inter-alliés dont l'Angleterre a la présidence, a le contrôle du tonnage américain.....

M. LE MINISTRE - Je n'ai pas dit cela. Le bureau inter alliés a le contrôle de ce tonnage américain sous une certaine mesure, puisque les accords Clémentel-Runcimann mettent sous son contrôle les affretements avec tous les bateaux neutres et même les Alliés, puisque les Japonais reentraient dans l'accord.

M. HENRY BERENGER - A propos de cette question d'importation de charbons, on peut aussi se demander s'il n'y a pas des succédanés du charbon que nous pourrions également importer et qui ne détourneraient pas un seul navire du transports des denrées qui nous sont si nécessaires. La consommation de nos chemins de fer est évaluée par jour au chiffre énorme de 25 000 tonnes: je crois qu'avec des modifications rapides et peu coûteuses il serait possible d'employer sur un grand nombre de locomotives, le pétrole ^{et} ~~est~~ les huiles lourdes.

C'est un problème que, je le sais, on s'est tou-

jours refusé à étudier ^{en France} avant la guerre, et pourtant, Mr Doumer qui est allé en Russie pourrait vous dire combien de locomotives sont chauffées avec ces huiles lourdes....

M. PAUL DOUMER - Les deux tiers.

M. HENRY BERENGER - Mais en France, il n'y a jamais eu la moindre politique du pétrole ou des huiles lourdes: il paraît qu'il y a là dessous des intérêts privés de syndicats, des questions de monopole, de trusts sur lesquelles il nous faudra tout de même revenir après la guerre. Mais en ce moment, nous sommes en guerre: c'est pour nous une question de vie ou de mort.

Pendant les mois d'été, ne pourrait-on faire des efforts pour installer dans les chaudières les brûleurs permettant l'usage du pétrole sur les chemins de fer?

J'ai dit ^{à une séance récente} que pour le transport de ces pétroles et huiles lourdes il n'y aurait besoin de distraire aucun navire des flottes qui servent à notre ravitaillement en céréales, en acier En effet, l'Amérique dispose de plus d'un million de tonneaux de bateaux réservoirs; si à l'exemple de l'Angleterre qui a déjà créé le "pooling of petrol" nous nous décidons à faire quelque chose, toute cette flotte se mettra à notre disposition et à celle des Alliés. Au lieu d'aller à la restriction du pétrole, le Gouvernement français ne pourrait-il s'outiller, s'organiser, d'accord avec son alliée nouvelle, pour introduire des quantités considérables de pétrole et huiles

et organiser en même temps les ports de Cherbourg et de Bordeaux pour recevoir ces navires-réservoirs. On rendrait ainsi immédiatement à la consommation des quantités considérables de charbons qui sont dévorées de façon parasitaires par les chemins de fer, sans parler de nombre d'autres industries.

Vous occupez-vous de cette question?

M. LE MINISTRE - Je réponds sans hésiter que la tâche du ministre du ravitaillement est déjà assez formidable pour qu'il n'ait pas la tentation de chercher des attributions en dehors des siennes.....

M. HENRY BERENGER - Le pétrole est dans vos attributions.

M. LE MINISTRE - Oui, mais ce n'est pas à moi qu'il appartient d'étudier dans quelle mesure on peut transformer nos locomotives.....

M. CHABERT - C'est une question de Gouvernement

M. LE MINISTRE - Oui: solidarité gouvernementale, si vous voulez; mais tout de même elle ne va pas jusque là.

M. HENRY BERENGER - Nous sommes à une époque catastrophique de la guerre: ne dites pas que cela ne vous regarde pas.

M. LE MINISTRE Je vous répète que j'ai déjà une tâche assez formidable pour ne pas assumer celle du ministre des travaux publics ou du ministre de la marine et m'occuper des locomotives ou de l'aménagement des ports pour recevoir des bateaux-réservoirs. Je veux bien mériter toutes les condamnations possibles parce que je ne m'occupe pas de ces questions, mais je vous assure que ce n'est pas dans mes attributions

M. HENRY BERENGER - Vous savez, mon cher ministre, que nous ne faisons pas de personnalités. Mais il y a un conseil des ministres économique; je ne vous demande pas à vous personnellement de résoudre toutes les questions qui se posent; mais il y a un Gouvernement dont vous êtes l'un des représentants les plus actifs, qui se réunit deux ou trois fois par semaine: est-il saisi de cette question vitale pour notre pays ?

Vous dites enfin que vous n'aurez pas assez de charbon pour distribuer même 200 kgs par ménage par mois: eh bien! et les bistros, et les cinémas, et tous les établissements qui restent ouverts.....

M. LE MINISTRE - Cela, c'est de l'ordre des restrictions envisagées.

M. HENRY BERENGER - Au nom de la commission sénatoriale de l'armée qui m'en avait donné le mandat, j'ai posé cette question à Mr le président du conseil: Il m'a répondu: que voulez-vous ? Je n'y peux rien; le mi-

nistre de l'intérieur déclare que c'est la révolution si on ferme les établissements de plaisir.

Et pendant ce temps, on dit qu'il n'y a pas de main d'oeuvre, et on donne des secours de chômage au personnel des établissements ^{de plaisir ou de luxe} ~~de débauche~~ qui se trouvent obligés de fermer pour une raison ou pour une autre; et dans les biscuiteries, on interdit le travail mécanique pour y maintenir le plein de la main d'oeuvre, ce qui est contraire à toutes les nécessités de la défense nationale.

Ce sont là des questions qui sont du ressort du Gouvernement, me semble-t-il. Si l'on peut récupérer dans tous les établissements de débauche, de plaisir, de métiers inutiles, la quantité de charbon nécessaire pour faire le plein des ménages, n'y a-t-il pas là un devoir national ?

Je vous demande donc ce que vous avez fait, si le Gouvernement a délibéré de cette question.

M. LE MINISTRE - Mr le président du conseil vous a dit quelle était l'opinion du ministre de l'intérieur; mais le problème sera porté devant le conseil des ministres quand il s'agira de déterminer les restrictions à la consommation du charbon. La liste n'est pas encore déterminée mais je suis de ceux qui considèrent comme une question essentielle à l'ordre public que, l'hiver prochain, certaines industries soient contin-

gentées de façon étroite, que certaines mêmes soient supprimées.

M. DECKER DAVID - Dans votre récente circulaire, monsieur le ministre, vous prévoyez l'utilisation du bois pour remplacer le charbon; vous avez demandé, je crois, des prisonniers, pour procéder aux coupes nécessaires. Mais vous savez que le code forestier interdit l'exploitation des forêts en sève, cette coupe ayant pour effet de tuer les arbres. Le Gouvernement va-t-il donner l'ui-même l'exemple et se mettre à détruire nos forêts ?

M. LE MINISTRE - De l'avis des forestiers, il est possible de couper des bois en vert sans détruire la forêt jusqu'au 25 mai.....

M. DECKER DAVID - Cela dépend des régions.

M. LE MINISTRE - Nous procéderons à ces coupes partout où ce sera possible.

Mais là encore, il ne suffit pas pour le Gouvernement de dire: je veux; ce serait trop simple. Le conseil des ministres a demandé des prisonniers: encore faut-il que le G Q G cède ces prisonniers. On est en train de les donner.

M. DECKER DAVID - Allez-vous donner suite à vos projets de coupes dans les forêts ?

M. LE MINISTRE - Nous ferons ces coupes partout où elles seront possibles.

M. JEANNENEY - Dans nos régions, les cahiers de charges pour les coupes fixent la date du 15 avril après laquelle on ne peut plus faire de coupes

M. DECKER DAVID - Vous serez obligé de réduire les coupes projetées....

M. LE MINISTRE - D'ailleurs, je n'ai pas encore les prisonniers.

M. LE PRESIDENT - En dépit du conseil des ministres qui se réunit à cinq heures, je disais à Mr le ministre que nous le retenions encore quelques instants parce que la question que nous discutons est trop grave.

En fait, il y a quelques semaines, d'accord avec M^{me}s Loucheur et Thomas, nous avons établi que les besoins mensuels de charbons étaient de 4 374 300 tonnes; d'après Mr le ministre du ravitaillement, le minimum indispensable s'élève à 3 500 000 tonnes.

Les ressources auxquelles nous pouvons faire appel sont de deux sortes: l'importation et la production nationale. Des importations, Mr le ministre vient de parler; de la production, Mr Loucheur nous a dit qu'on pouvait prévoir une augmentation qui la porterait jusqu'à 2 300 000 tonnes par mois. C'est sur cette question que je donne la parole à Mr le ministre des travaux publics

M. LE MINISTRE DU RAVITAILLEMENT - Monsieur le président, le conseil des ministres se réunit ce soir à cinq heures, exceptionnellement, pour s'occuper de ces questions du blé: si la commission n'a plus de questions à me poser, voulez-vous me permettre de me retirer..

M. LE PRESIDENT - Nous allons parler de la production, mais n'oubliez pas, monsieur le ministre que la question des importations de charbons est essentielle. C'est dans les mois d'été qu'il est indispensable de faire des stocks, car en hiver, les difficultés sont nombreuses qui mettent des entraves à l'approvisionnement des grands centres industriels ou de population comme Paris; c'est dès maintenant que vous devez prendre des dispositions: dans quelques mois, il serait trop tard

M. LE MINISTRE - Nous sommes d'accord. Encore convient-il de signaler qu'il peut y avoir contradiction à demander à la fois la constitution de stocks et la liberté de constitution des approvisionnements domestiques.

M. LE PRESIDENT - Soit: mais approvisionnez, approvisionnez à tout prix.

(Mr le ministre du ravitaillement se retire.)

M. LE PRESIDENT - La parole est à Mr le ministre des travaux publics .

M. DESPLAS, ministre des travaux publics. - Je répondrai au sentiment de la commission sénatoriale de l'armée en réduisant les observations nécessaires que je dois présenter dans la mesure même du rôle qui m'est imparti et que je précise.

En ce qui concerne le ravitaillement, je joue, vis à vis du ministre du ravitaillement le même rôle que Mr le ministre de l'agriculture quand il s'occupe du blé ou du cheptel: il met ce blé et ce cheptel à la disposition du ministre du ravitaillement; je fais de même en ce qui concerne le charbon et, dans l'hypothèse où la production nationale n'est pas suffisante, le ministre du ravitaillement se procure les suppléments nécessaires par des importations.

De ce qui vient d'être dit, il résulte que les ressources dont nous disposons sont inférieures à nos besoins. Je suis chargé, moi, d'intensifier dans la plus large mesure possible la production nationale du charbon. Voyons donc quelle était la situation ^{il} y a quelques mois. Voici deux ou trois chiffres que je vous prie de garder dans votre mémoire.

En janvier 1915, la production nationale était de 1 520 000 tonnes par mois; en octobre 1916, elle était de 1 800 000 tonnes, et elle est restée sensiblement

à ce chiffre jusqu'à la fin de 1916. C'est dire que la production nationale, dans l'année 1916, n'a pas dépassé sensiblement 20 millions de tonnes.

Par rapport à la production nationale d'avant la guerre, qui était, en chiffres ronds, de 40 millions de tonnes, c'est un déficit de 50 %. L.

Les causes de cette réduction, vous les connaissez: le bassin minier le plus riche, en effet, est aux mains des Allemands: je dirai tout à l'heure d'un mot dans quel état ils vont nous le rendre et comment nous sommes conduits dès maintenant à dire que la question du combustible n'est pas seulement une question du temps de guerre, qu'elle se posera avec une égale acuité, aussi pendant longtemps après la fin des hostilités, et nécessitera du Gouvernement et du Parlement des mesures d'ensemble....

M. LE PRESIDENT - Il n'y aura plus de torpillages à ce moment.

En présence de ce déficit de la production nationale, nous nous sommes efforcés de la développer. Nous avons obtenu des résultats qui sont, je ne dis pas tout à fait réconfortants, mais des résultats satisfaisants, encourageants, à condition que nous persévérons dans la voie dans laquelle nous nous sommes engagés.

Pour le mois d'avril, en effet, la production nationale a atteint 2 300 000 tonnes: c'est un très beau

chiffre, un chiffre inespéré et du à un certain nombre de mesures dont un certain nombre ont été pris par les gouvernements précédents et continuées par Mr Herrict.

C'est ainsi qu'on a mis en sursis d'appel les mineurs des classes 1900 à 1906. Or, en matière de mines, la production est fonction de la main d'oeuvre: un mineur produit en moyenne une tonne de charbon par jour: mille mineurs de plus ou de moins, c'est mille tonnes de plus ou de moins de charbon par jour. C'est à cette mise en sursis d'un certain nombre de mineurs qu'il faut déjà attribuer le relèvement de notre production et aussi à une meilleure utilisation de la main d'oeuvre dont nous disposons pour les mines.

A ce point de vue, il est é quitable de rendre justice aux ouvriers mineurs dans un certain nombre de bassins. A Nœux, par exemple, à Béthune, où ils travaillent sous les obus, ils ont donné des exemples d'abnégation, de sacrifice, dont il conviendra de se souvenir. Ils ont consenti à prendre de véritables habitudes du temps de guerre, prolongeant la durée de la journée de travail jusqu'à neuf heures et même neuf heures et demie....

M. LE PRESIDENT - Le son du canon est décidément une bonne école.

M. LE MINISTRE - Il a été la véritable leçon car ce que je dis de ces mineurs ne saurait être généralisé et dans les régions où le son du canon n'arrive plus

qu'assourdi, nous avons eu beaucoup de peine à faire perdre aux ouvriers mineurs leurs habitudes du temps de paix et à persuader aux mineurs du centre et du midi qu'il n'était pas excessif de leur demander une heure de travail de plus par jour, alors qu'on l'avait obtenue de leurs camarades du Pas de Calais...

M. GASTON MENIER - Quelle était la durée des heures de travail dans le Pas de Calais ?

M. JEANNENEY - Elle n'était même pas de neuf heures à Bruay

M. LOURTIES - Bruay produit environ 15 000 tonnes par jour actuellement, je crois

M. LE MINISTRE - Un peu moins depuis le renvoi à 30 kilomètres du front des prisonniers qui travaillaient dans les mines

M. GASTON MENIER - A-t-on gardé les mineurs de la classe 1918 ?

M. LE MINISTRE - Je vais y venir.

La production, disais-je, ne pourrait que s'augmenter si la main d'œuvre s'accroissait: malheureusement le départ de la classe 1918 et des récupérés de la loi du 17 février 1917, nous fait perdre 4 000 mineurs environ: c'est 120 000 tonnes de moins par mois

Sans peine de consolider un déficit qu'il faut

au contraire, faire disparaître, il conviendrait de me rendre l'équivalent de la main d'oeuvre que j'ai ainsi perdue. Nous demandons donc la mise en sursis des mineurs des classes 1907, 1908 et 1909, ainsi qu'une part aussi abondante que possible dans la répartition des prisonniers. Récemment, j'en ai obtenu 1500: malheureusement, je ne peux les faire travailler dans le Pas de Calais; mais j'espère que le jour viendra où nous pourrons les y envoyer, la ligne de feu étant suffisamment reculée.

M. LE PRESIDENT - Si vous aviez Lens !....

M. LE MINISTRE - Dans quel état va-t-on nous rendre les mines de Lens ! D'après des renseignements que nous avons recueillis, toutes ces mines seront dans un tel état qu'au dire des spécialistes, il faudra au moins cinq ans avant qu'elles soient remises en état

M. LE PRESIDENT - Mr Renault, qui vient de rentrer de Lens, disait qu'il faudrait deux ans pour remettre les mines en état pour pouvoir travailler dans les couches profondes; pour les couches supérieures, il disait qu'elles pourraient être réexploitées au bout de six mois

M. LE PRESIDENT - Le renseignement que je vous ai donné émane des services techniques: je recueille avec plaisir une suggestion contraire: si ce délai de cinq ans peut être réduit, nous nous en féliciterons

Il n'en est pas moins vrai qu'un problème de main d'oeuvre et des plus délicats va se poser.

Les ouvriers des mines en région envahie ont été répartis dans les autres mines du territoire: semblables au perdreau qui revient à son coucher, il est à craindre que dès que leur pays sera libéré, ils ne rentrent chez eux, et quittent la mine dans laquelle ils sont employés pour venir participer à la remise en état de leurs mines. Il s'ensuivrait alors, si l'on n'y prend garde, un fléchissement considérable de la production, puisqu'ils quitteraient des mines en plein rendement pour venir procéder à des travaux de restauration qui ne sont pas de l'extraction proprement dite.

En voulez-vous en exemple?

Les mines de Béthune, complètement dégagés, sortaient, avant la guerre, 8 000 tonnes de charbon; pendant les opérations autour de la ville, elles en sortaient encore 500 tonnes par jour, très courageusement; actuellement, elles sont à 1000 tonnes. Les ouvriers de cette mine vont vouloir rentrer dans leur pays. Ce que je gagnerai à Béthune, je le perdrai donc à Morel où ils avaient été envoyés. Or, ce qu'il faut, c'est que la mine de Morel conserve son rendement et que je trouve au moins de quoi y remplacer les mineurs qui rentreront à Béthune.

Mr Béranger a parlé de la coopération américaine c'est une suggestion à laquelle nous avons songé et nous

sommes en pourparlers pour obtenir des ^{Anglais déjà} ~~Etats-Unis~~ de la
 main d'œuvre minière qui permettrait de mettre fin à
 nos dis cussions avec le premier bureau de l'état-major
 qui, et il est donc son rôle, défend les effectifs. Je
 ne suis pas découragé de ces pourparlers, je crois qu'on
 nous enverra des mineurs; d'autre part, nous sommes en
 pourparlers avec les Américains, pour obtenir de la main
 d'œuvre qui vienne collaborer à la reconstitution de Lié-
 vin et de Lens: il y a là une idée à la fois sentimenta-
 le et industrielle susceptible de séduire le caractère
 américain et qui nous permettra d'obtenir peut-être des
 satisfactions.

M. PAUL STRAUSS - Considérez-vous, monsieur le
 ministre, que vous êtes au plein de votre production?
 Pouvez-vous concevoir que d'ici la fin de l'année la pro-
 duction nationale puisse être augmentée, par des moyens
 même difficiles, par des emprunts aux armées, qui ne nous
 enthousiasment pas, ou plutôt par le recours à un apport
 de main d'œuvre anglaise ou américaine? Dans l'état de
 pénurie, de délabrement où nous sommes, un gain de quel-
 ques milliers de tonnes par jour n'est pas négligeable.
 Nous nous tournons vers vous avec plus de confiance que
 vers le ministre des transports maritimes et nous vous
 demandons comment vous concevez le développement de votre
 programme d'intensification, en allant jusqu'aux extrêmes
 limites

M. LE MINISTRE - Je crois, sans être téméraire que nous pouvons espérer pousser la production jusqu'à 30 millions de tonnes: il serait imprudent de pousser plus loin les espérances. Il y a un petit calcul bien simple à faire: toutes les fois que vous me donnerez 4 000 mineurs de plus, je vous donnerai un million de tonnes de charbon de plus par an....

M. HENRY BERENGER - Les Etats Unis ont des mineurs par centaines de mille. S'il est difficile de transporter des centaines de mille tonnes de charbon d'Amérique, il n'est pas difficile de transporter 10 000 mineurs: c'est un point qui doit retenir l'attention du Gouvernement..

M. LE MINISTRE - Lorsque le haut-commissaire français aux Etats Unis s'est mis en rapport avec moi, c'est le programme que je lui ai donné: j'espère qu'il m'enverra des mineurs....

M. LE PRESIDENT - Cela vaudra mieux que des discours....

M. LE MINISTRE - Du charbon, il y en a: il faut l'abattre. Tout est là.

M. HENRY BERENGER - Ce n'est pas une espérance qu'il faudrait que nous ayons. Mr le ministre du ravitaillement disait: il ne suffit pas de dire: je veux;

c'est exact; il n'y a que les enfants pour parler ainsi. Tout de même, il nous faut un Gouvernement qui s'organise avec ses Alliés. Depuis près de deux mois que les Etats Unis se sont joints à nous, des questions comme celle là devraient être réglées. Le télégraphe est là; en deux jours on aurait eu une réponse, au lieu d'attendre l'arrivée en Amérique d'un haut-commissaire qui n'est pas encore parti, qui en est encore à recruter des adjoints qui sont ou ne sont pas embusqués et qui arrivera là bas peut-être dans un mois. Et ainsi tout l'été aura été perdu..... Je vous demande pardon de la virulence de mon langage: il s'adresse non au ministre, mais au membre du Gouvernement que nous avons devant nous.

M. PAUL STRAUSS - J'appuie très énergiquement la suggestion formulée par Mr Bérenger. Ce n'est pas dans quelques semaines ou dans quelques mois que nous désirons obtenir de la coopération cordiale des Etats Unis les 10 000 mineurs susceptibles de relever la production nationale des charbons. Nous disons qu'on le doit faire immédiatement, et nous demandons à Mr le ministre des travaux publics, dont nous connaissons l'activité, de vouloir bien porter notre vœu unanime devant le Gouvernement.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS - Le conseil des ministres est réuni en ce moment; je lui porterai ce vœu si vous voulez bien me rendre ma liberté tout à l'heure.

M. GASTON MENIER - Une des causes qui ont aggravé la crise du charbon a été la crise des transports. l'encombrement du réseau du Nord, en particulier. Or, à l'heure actuelle, ce réseau a pu dégager le stock de toutes les houillères du Nord, sur le carreau desquelles il ne ~~reste~~ reste plus que 40 000 tonnes, minimum au-dessous duquel on ne peut guère descendre, alors qu'il en restait 345 000 tonnes en octobre 1916. Il conviendrait de ne pas laisser grossir les quantités sur les carreaux. En été, les transports sont plus faciles et représentent 20 % de plus que les transports faits en hiver, en raison de l'absence de brouillards, de circulation plus facile sur les rails sur lesquels il n'y a pas de patinage des roues et de la longueur des jours qui rendent plus faciles les manœuvres dans les gares.

M. JEANNENEY - Je ne contredis pas la nécessité vitale qu'il y a à augmenter notre production de charbons, nous avons toujours demandé cette augmentation; mais nous sommes aussi commission d'effectifs, surtout d'effectifs combattants. Ce que je retiens des déclarations de Mr le ministre, c'est qu'il va demander demain la mise en sursis des mineurs des classes de 1907 et 1908

La solution est commode, mais elle est dangereuse et j'ai peur que ce soit, une fois de plus la solution du moindre effort. Non seulement elle va réduire nos effectifs, mais elle va renvoyer à l'intérieur des

hommes de classes jeunes qui deviendront une cause de désordre moral. D'autant que l'on ne renvoie pas ainsi seulement les mineurs du fond, mais des mineurs du haut, souvent de simples manœuvres, voire même des cochers, des jardiniers, qui sont une cause de scandale.

S'il apparaît, à un moment donné, que le retour de 4 000 mineurs de 26 ans soit absolument indispensable, je n'y contredirai pas, mais je voudrais qu'auparavant, on ait épuisé tous les moyens, je dirai les moyens faciles, d'obtenir des hommes que nous avez à votre disposition le rendement maximum, que dis-je, simplement un rendement honorable.

Je n'ai pas ici le texte de la motion que la commission de contrôle et d'études des effectifs a envoyée à Mr le ministre des travaux publics

M. LE MINISTRE - Que je lui ai demandée pour m'aider et que je la remercie de m'avoir envoyée

M. JEANNENEY - Nous avons été d'accord avec votre représentant, le colonel Coste, qui a été le premier à nous apporter des faits invraisemblables: freinage systématique dans certaines mines, refus de s'imposer une heure de travail supplémentaire, obstination de certains à se considérer non comme des militaires en sursis, mais comme de simples civils traitant de leurs droits comme des ouvriers du temps de paix, et cela sans qu'aucune sanction

intervienne et dont les absences sont très fréquentes: le colonel Coste nous a signalé une mine de l'intérieur que je ne veux pas nommer, de l'extrême intérieur, où, dans un trimestre, plusieurs de ces ouvriers en sursis ont eu jusqu'à 70, 72, 73 jours d'absence, sans que la mine soit en état de dire même quelle a été la raison de ces absences .

Quand il constate dans des entreprises comme celle là une telle insuffisance de la police nationale le ministre a pour premier devoir de remettre les choses en ordre....

M. CHABERT - Il n'a qu'à renvoyer ces mineurs au front.

M. JEANNENEY - Monsieur le ministre, vous avez le droit de faire appel à des classes nouvelles, mais ne recourrez à cette mesure que quand vous aurez corrigé les fautes comme celle que je vous signale....

M. LE MINISTRE - Je suis très content de ce que Mr Jeanneney vient de dire du colonel Coste qui représente le ministère des travaux publics dans la commission dont il a parlé....

M. JEANNENEY - Nous n'avons qu'à nous louer de nos rapports avec lui.

M. LE MINISTRE - Je vais montrer si je partage votre manière de voir et si je compte sur la collabo-

ration du colonel Coste: depuis ce matin, j'en ai fait le directeur des mines.

M. HENRY BERENGER - Pour appuyer ce que vient de dire Mr Jeanneney, je m'étonne qu'à la commission de la main d'œuvre, siégeant au ministère du travail, la seule direction qui ne soit pas représentée soit celle des mines. Le ministère des travaux publics est représenté par Mr Mahieu qui s'occupe des chemins de fer et des routes et on nous apporte, pour la main d'œuvre des mineurs des états absolument hypothétiques. Aussi avons-nous demandé que le ministère des travaux publics délègue à cette conférence interministérielle de la main d'œuvre le directeur des mines, comme y est délégué le directeur de la main d'œuvre de l'armement et des chemins de fer ^{celui}

M. LE MINISTRE - Le colonel Coste représentera le ministère des travaux publics.

M. LE PRESIDENT - En somme, monsieur le ministre, la tâche qui s'impose à vous, c'est de développer la production en cherchant du côté des ouvriers étrangers et aussi en cherchant les moyens d'augmenter le rendement de certains mineurs français: ceux-là sont des soldats; s'ils croient que le régime du front vaut mieux que la mine, il est facile de les renvoyer dans les tranchées.

Personne ne demande plus la parole ?....
Nous remercions Mr le ministre
(Mr le ministre des travaux publics se retire.)

