

L'INDUSTRIELLE

BUREAUX : 7, RUE GEOFFROY-MARIE-PARIS (9^e)
CHÈQUES POSTAUX : 3824 PARIS
ADRESSE TÉLÉGRAPH. : PARIBRU-PARIS

TELEPHONE : Gutenberg 63-84
Louvain 40-84
Central 19-20
Inter spécial 313

ORGANE QUOTIDIEN DE L'INDUSTRIE et du COMMERCE

Directeur : Et. BERNARD-PRÉCY
Rédacteur en Chef : Lucien ROMIER

ABONNEMENTS UN AN 6 MOIS 3 MOIS
France, Sarre 45 fr. 25 fr. 14 fr.
Belgique, Luxembourg 60 fr. 33 fr. 18 fr.
Union postale 85 fr. 46 fr. 26 fr.

LES FAITS

Pas de zèle en Orient !

DANS sa retraite, Pierre Loti, l'amant fidèle de la vieille Turquie, doit sourire aux nouvelles d'Orient. La défaite des Grecs donne raison à son rêve nostalgique et obstiné.

En Orient comme en Occident, aussi bien, la fortune inconstante semble consacrer aujourd'hui de ses faveurs les tentatives affirmées au cours de l'année 1921 par le Ministre Briand. L'accord signé l'année dernière à Angora par M. Franklin-Bouillon avec les nationalistes turcs recouvre son prestige, coïncidence curieuse, en même temps que l'accord de Wiesbaden et le plan des Chequers.

Il ne faut pas s'étonner de cette oscillation des événements, qui est naturelle et pour ainsi dire fatale. Il ne faut pas non plus, de ce que le pendule semble donner raison un moment à telle ou telle méthode politique, tirer des conclusions partiales ou précipitées. Seul, en définitive, l'axe importe, c'est-à-dire la tradition consciente de nos expériences passées et de notre intérêt permanent.

Dans les affaires orientales, sous des poussées contraires, mais également dangereuses, nous avons couru sans cesse le risque, depuis quelques années, de sortir de la tradition et de ruiner d'un coup, par légèreté, nos acquis de plusieurs siècles. Entre les Grecophiles plus ou moins romantiques à la manière de Denys Cochin ou de M. Clemenceau et les islamistes aussi romantiques de l'école du maréchal Lyautey, notre politique parut perdre quelquefois sa vieille boussole classique. Aujourd'hui il est opportun plus que jamais de nous garder des vains emballements et de remonter aux traditions de notre diplomatie.

Ces traditions nous commandent d'avoir de l'amitié, mais non de la complaisance pour les Turcs ; de faire preuve de charité envers les Grecs, mais non de nous mêler de leurs affaires. Le rôle séculaire de la France en Orient est un rôle moral, économique et proprement civilisateur. Rien de plus ; rien de moins.

M. Lloyd George et lord Curzon, qui semblent provisoirement en mauvaise posture, se montrent très désireux de nous attirer dans une action commune en Orient. Il y a là, pour nous, deux attraits dangereux : l'attrait de reconstituer, sur la question orientale, le bloc des Alliés fort légal d'ailleurs ; l'attrait de jouer le rôle d'arbitre et de nous tailler, dans ce rôle, un succès de chancellerie. Dans les deux cas, le résultat final se traduirait par un affaiblissement général de notre position méditerranéenne.

Les intérêts de l'Angleterre et de la France dans le Proche-Orient ne sont aucunement de la même nature, quoi qu'en disent certains publicistes. L'intérêt de l'Angleterre, gardienne de la route des Indes, est de tenir les clefs de certains passages. L'intérêt de la France est de rayonner partout. D'où résulte que l'Angleterre court un risque militaire et la France un risque moral. Confondre ces deux risques dans une cause commune serait, de notre part, de l'absurdité. En effet, l'Angleterre s'arrangerait toujours, même au prix d'une volte-face, pour ne pas lâcher les clefs, et, du moment qu'elle tient les clefs, peu lui importe qu'on l'aime ou qu'on ne l'aime pas : qu'on la redoute, cela lui suffit. Au contraire, l'influence de la France perd toujours à se fixer dans une attitude, serait-ce une attitude d'arbitrage, qui fait des mécontents. C'est une absurdité de ce genre qui nous valut, pendant la guerre, d'avoir à combattre les peuples les plus accueillants pour notre civilisation dans le Proche-Orient, les Bulgares et les Turcs.

Nous espérons que M. Poincaré ne subira pas, dans sa politique prochaine, le poids de certains erreurs commises au cours des événements balkaniques de 1912 et 1913. — R.

DANS LE PAYS

Une interpellation au Sénat sur les réparations

M. Lucien Hubert, sénateur, rapporteur du budget des affaires étrangères, a adressé hier, au président du Conseil, une demande d'interpellation sur « l'application d'une politique efficace des réparations dans la Ruhr ».

Le président du Conseil municipal de Paris a fait hier, hier, sur l'Hôtel de Ville, le drapeau offert en 1917 par la ville de Philadelphie à la ville de Paris, en commémoration de la victoire de la Marne et de la naissance de la Fayette.

À l'occasion du centenaire de l'Indépendance du Brésil, qui fut proclamé par don Pedro 1^{er}, le 7 septembre 1822, une réception aura lieu aujourd'hui, de 16 à 18 heures, à l'ambassade de Rio de Janeiro, rue Quentin-Bauchard.

M. Marcel Sembat n'a pu survivre au désespoir que lui avait causé la mort de son mari ; elle s'est suicidée, dans sa villa de Chamouilly, d'un coup de revolver à la gorge. M. Marcel Sembat (Georgette Agutte) était une brillante artiste peintre.

Les lieutenants Betteley et Baid, du 31^e régiment d'aviation, ont partis hier matin, à 4 heures, de leur camp de Bourges, pour tenter de faire, en soixante heures le voyage de Paris-Casablanca-Tunis-Paris, soit un parcours dépassant largement 6.000 kilomètres.

A L'ÉTRANGER

L'Assemblée de la Société des Nations

L'élection des vice-présidents de l'Assemblée de la Société des Nations a eu lieu hier matin. Un siège avait été réservé pour le Pérou, mais il a été donné au secrétaire général qui, cette année encore, il s'agit de la députation à Genève, sur 44 votants (majorité absolue 23), lord Dalrymple (Grande-Bretagne) et M. Hanotiaux (France) ont obtenu chacun 35 suffrages. M. Gomez (Portugal), 37 ; M. Brandrup (Suède), 32 ; le comte de Gimono (Espagne), 25 ; M. Nitchitch, Ministre des Affaires Étrangères de Yougoslavie, 24. Ces six personnalités sont élus vice-présidents. On en outre obtenu vicomte Ishii (Japon), 19 voix ; M. Motta, 3, etc.

L'examen du rapport sur l'œuvre du Conseil a été repris aussitôt après l'élection des vice-présidents.

Lord Robert Cecil, prenant à son tour la parole, examina les résultats obtenus par le Conseil de la Société des Nations ; résumant des problèmes des États et de la Haute-Silésie, etc.

Lord Robert Cecil parla très longuement du

LE COMMERCE EXTERIEUR de la Grande-Bretagne pendant le 1^{er} semestre de 1922

Les importations européennes augmentent, tandis que diminuent les exportations vers l'Europe

Les chiffres globaux du commerce extérieur britannique ont été les suivants pendant le premier semestre des années 1914, 1921 et 1922 :

	1914	1921	1922
Importations (commerce général)	375,4	571,8	487,2
Exportations	254,4	368,9	351,7
Réexportations	59,2	49,6	55,6

Si l'on s'en tenait à ces chiffres globaux, on constaterait seulement que le commerce extérieur britannique a subi, au cours du premier semestre de 1922, une régression importante par rapport à 1921 ; on sait, d'ailleurs, qu'évaluées aux taux d'avant guerre les importations et les exportations ont été beaucoup moins considérables en 1921 et en 1922 qu'en 1913.

Il est cependant intéressant de dégager des conclusions plus précises. Voici les tableaux indiquant les excédents d'importation ou d'exportation, pendant le premier semestre de 1922, pour les quatre groupes de pays avec lesquels le commerce de la Grande-Bretagne : 1^o l'Europe ; 2^o les États-Unis ; 3^o les Dominions et colonies britanniques ; 4^o les autres pays (Amérique du Sud, Extrême-Orient, etc.).

Excédent des importations (en millions de livres sterling)				
Pays d'origine	1914	1920	1921	1922
Europe	29,4	20,2	2	2
États-Unis	34,5	230,6	118,3	77
Pays divers	—	59,6	5,2	7,8
Dominions et colonies britanniques	0,6	77,2	9,4	13,7

Excédent des exportations (en millions de livres sterling)				
Pays d'origine	1914	1920	1921	1922
Europe	—	107,4	—	18,9
États-Unis	—	—	—	—
Pays divers	—	3,4	—	—
Dominions et colonies britanniques	—	—	—	—

L'excédent des exportations en Europe sur les importations d'Europe a atteint en 1920 le chiffre énorme de 107 millions de livres sterling ; or c'était là un débouché provisoire, car l'Europe, avant la guerre, n'était pas constituée sur un marché pour la Grande-Bretagne, vendait à ce pays 29 millions de livres sterling de plus qu'elle ne lui achetait ; aussi, en 1921, la balance s'est renversée et la Grande-Bretagne a importé d'Europe 20 millions de plus qu'elle n'y a exporté ; sans doute, en 1922, elle a réussi à y exporter 18 millions de plus qu'elle n'en a importé, mais un tel résultat semble précaire, puisque, avant la guerre, elle achetait à l'Europe plus qu'elle ne lui vendait.

Des États-Unis, la Grande-Bretagne importait, en 1914, 34 millions de livres sterling de plus qu'elle n'y vendait ; cet excédent des importations s'est élevé à 230 en 1920, puis est revenu à 118 en 1921 et à 77 en 1922 ; si l'on tient compte de la hausse des prix par rapport à l'avant-guerre, sans doute, en 1922, les importations n'ont pas beaucoup plus augmenté en 1922 qu'en 1914.

Si nous passons maintenant aux pays divers, au premier rang desquels viennent l'Amérique du Sud et l'Extrême-Orient, nous constatons que l'Angleterre, en 1914, y exportait 5 millions de livres sterling de plus qu'elle n'en importait ; au contraire, depuis la guerre, les importations l'emportent nettement sur les exportations, et leur excédent en 1922 atteint encore 7 millions 8 de livres sterling.

Une remarque analogue s'impose à propos des Dominions et colonies britanniques ; l'excédent des importations sur les exportations, qui était insignifiant en 1914 (environ 600.000), est devenu considérable en 1920 (17 700.000) et est resté notable en 1921 (8 400.000) et en 1922 (13 700.000).

Les chiffres des importations de France sont les suivants (en millions de livres sterling), premier semestre de 1914 : 23.929 ; premier semestre de 1920 : 40.843 ; premier semestre de 1921 : 28.446 ; premier semestre de 1922 : 25.625. On remarque, en 1922, une diminution de 13 millions de livres sterling par rapport à 1921.

Les chiffres des importations d'Allemagne sont les suivants : premier semestre de 1914 : 39.531 ; premier semestre de 1920 : 11.896 ; premier semestre de 1921 : 11.794 ; premier semestre de 1922 : 12.016.

On remarque, que la Grande-Bretagne importe beaucoup moins d'Allemagne qu'avant la guerre. Même en admettant qu'une partie des importations des Pays-Bas — lesquelles ont passé, pour les mêmes périodes, de 11.492.000 livres sterling à 18.311.000 ; 18.943.000 et 19 millions 539.000 — proviennent en réalité d'Allemagne, les chiffres actuels des importations d'origine germanique resteraient très inférieurs à ceux d'avant guerre.

Les importations provenant des États-Unis ont diminué régulièrement depuis 1920, mais restent encore élevées ; celles qui sont originaires de Cuba se sont brusquement accrues en 1922 ; le fait est dû sans doute au « boom » qui s'est produit au cours de ce printemps sur les sucres.

Enfin, il est intéressant de faire les remarques suivantes :

1^o Avant la guerre, l'Angleterre importait de France beaucoup plus qu'elle n'y exportait (13.264.000 d'exportations contre 23.929.000 d'importations) ; aujourd'hui, la balance s'est renversée au profit de la Grande-Bretagne (28.406.000 d'exportations contre 12.016.000 d'importations) ;

2^o L'Angleterre n'a pas exporté en Allemagne en 1922 beaucoup moins qu'en 1914 (11.231.000 en 1922 contre 11.896.000 en 1914), mais le chiffre des importations d'origine allemande a diminué de façon impressionnante (de 39.531.000 en 1914 contre 12.016.000 en 1922).

Le retour à la situation économique d'avant guerre se traduirait donc, non pas tant par un accroissement des exportations britanniques vers l'Europe que par une augmentation énorme des importations d'origine européenne en Grande-Bretagne, et cette augmentation elle-même entraînerait vraisemblablement la ruine de l'industrie britannique — à moins qu'on admette un accroissement considérable de la faculté de consommation de la Grande-Bretagne.

L'introduction d'un tarif saisonnier pour le transport de la marée

Le Syndicat des Mareyeurs et Expéditeurs de Bretagne et de Vendée, n'ayant pas obtenu satisfaction, adresse une nouvelle lettre au Ministre des Travaux Publics.

(De notre correspondant particulier)

Lorient, 6 septembre.

Nous avons signalé la demande formulée auprès du Ministre des Travaux Publics par le Syndicat des Mareyeurs et Expéditeurs de Bretagne et de Vendée, en vue de réductions de tarifs et de l'introduction du tarif saisonnier pour le transport de la marée. Le Comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français n'a pas cru devoir accueillir favorablement cette demande, et le président du Syndicat des Mareyeurs vient d'adresser au Ministre des Travaux Publics — en même temps qu'une note s'attachant à réfuter les arguments opposés — la lettre suivante :

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les tarifs spéciaux intérieur G. V. n° 3 et commun G. V. n° 102, soumis à l'homologation, ne sauraient recevoir votre homologation pour les raisons suivantes, qui complètent celles que je vous ai déjà adressées par lettre du 12 août et qui étaient spécialement relatives aux taxes à appliquer :

1^o Ces tarifs ne comportent pas l'adoption d'un tarif saisonnier pour le transport de la marée, malgré les pressantes démarches faites à ce sujet, et malgré sa nécessité, spécialement pour les pêches d'été en Bretagne ;

2^o Ils ne comportent, en ce qui concerne le réseau d'Orléans par lequel les ports bretons sont desservis, aucune amélioration sur les tarifs G. V. 14 et 114, relativement aux prix des transports. Ces prix sont exactement les mêmes, alors que les tarifs intérieur Était et Nord comportent pour la marée des améliorations sensibles ;

3^o Il n'est tenu aucun compte, dans les conditions générales d'application du tarif, des réclamations pressantes et justifiées faites auprès de vous à plusieurs reprises en ce qui concerne les délais de transport ;

a) D'abord au sujet du décompte des délais, la formule est toujours aussi vague et permet aux compagnies d'être déchargées, dans la majeure partie des cas, de toute responsabilité. Nous persistons à demander que les délais de transport pour les marchandises expédiées aux conditions des tarifs G. V. soient calculés à l'expédition du train qui a réellement transporté la marchandise, et que les délais de transmission entre réseaux ne puissent entrer en ligne de compte dans le calcul des délais que s'il y a réellement transbordement et non, pas quand il y a continuation du même train. Enfin, que les délais décomptés pour la remise ne dépassent pas une heure avant le départ du train désigné ;

b) Nous demandons qu'en ce qui concerne la revendication de l'itinéraire rapide, la clause suivante soit supprimée : « Mais l'expéditeur aura dû avertir l'heure de la remise de la marchandise, les heures de nuit n'étant pas comptées, et indiquer à quelle heure il remettra effectivement la marchandise ». Cette clause, qui les tarifs ont été institués, ne saurait continuer à figurer dans un nouveau tarif qui a la prétention d'être une amélioration. En tout cas, elle est absolument inapplicable au commerce des denrées périssables, et nous nous réservons l'expédition par le moyen de réclamer l'itinéraire le plus rapide. On ne fera croire à personne qu'une difficulté d'exécution impose cette réserve. C'est d'ailleurs aux compagnies à parer à ces difficultés si elles se présentent.

Quant au point relatif à votre bienveillante attention que cette phrase de la clause concernant l'itinéraire le plus rapide annule complètement l'effet de la faculté de réclamer cet itinéraire pour les expéditeurs de denrées périssables ;

De même, il est inscrit dans les conditions générales de ces tarifs la phrase suivante : « Les denrées pour lesquelles les présents tarifs sont institués seront expédiées par le premier train désigné dont l'heure de départ suit le moment de la remise ». Et quatre lignes plus loin : « Ces gares ne sont pas tenues d'accepter pour un train désigné les expéditions remises moins de trois heures avant le départ de ce train ; le refus d'acceptation doit être constaté par une mention portée sur la déclaration d'expédition ».

Il nous échappera pas, Monsieur le Ministre, que cette deuxième phrase annule en fait l'effet de la première, et qu'il sera toujours possible à un employé de réparer, par l'opposition d'une telle mention sur la feuille, un oubli qui aurait empêché de partir notre marchandise.

Nous demandons que cette mention : « Les gares ne sont pas tenues » etc., soit supprimée, ou, que, tout au moins, la phrase suivante concernant le refus d'application stipule que ce refus doit être constaté par l'expéditeur ;

d) Enfin, la première clause des conditions générales : « Les denrées doivent être expédiées dans un état qui leur permette de supporter un délai supplémentaire de 12 heures d'avance », doit être supprimée. En effet, cette clause, qui a été introduite, en fait, pour soutenir que la marchandise au départ n'était pas en état de supporter un délai supplémentaire de 12 heures. Douze heures, en fait, pour le poisson, c'est absolument inacceptable. Il n'est pas d'ailleurs que les compagnies acceptent ces transports dans les délais, il est nécessaire qu'elles soient dans tous les cas responsables, quand elles manquent à leur contrat de transport.

Une note identique a été adressée au Sous-Secrétaire d'État des Ports, de la Marine Marchande et des Pêches.

Le transport international des marchandises par avion

L'Espagne accepte le passage de marchandises sur son territoire

La Journée Industrielle a signalé en temps opportun les nombreux refus opposés par le gouvernement espagnol à la traversée de son territoire par des avions transportant des marchandises. Rappelons que les refus de l'Espagne étaient basés sur ce fait qu'elle ne figure pas à la Convention internationale aérienne du 13 octobre 1919, réglant les problèmes de transport international des marchandises et du courrier postal par avion. La défense ainsi faite aux avions étrangers chargés de marchandises avait pour conséquence d'empêcher les lignes aériennes faisant escale sur le territoire espagnol d'exploiter un service de messageries.

Cette interdiction vient d'être levée par un ordre royal qui crée, aux aéroports frontières de Barcelone et d'Alcázar, un service douanier de transit chargé de contrôler les marchandises transportées par avion.

Cette interdiction vient d'être levée par un ordre royal qui crée, aux aéroports frontières de Barcelone et d'Alcázar, un service douanier de transit chargé de contrôler les marchandises transportées par avion.

LES PRESTATIONS EN NATURE

Le Comité consultatif examine les premiers résultats du décret Reibel et approuve l'esprit des accords Lubersac-Stinnes en faisant quelques réserves sur la clause relative au charbon

Depuis le 28 juillet dernier les sinistres français n'ont commandé que pour trois millions de francs à l'Allemagne. Dans ce chiffre figurent 2.800.000 francs de machines-outils

Le Communiqué officiel

A la suite de la réunion du Comité consultatif, le communiqué suivant a été fait :

Le Comité consultatif des prestations en nature s'est réuni au Ministère des Régions Libérées, sous la présidence de M. Charles Reibel. M. le contrôleur Gillet a exposé les résultats jusqu'à présent obtenus par la mise en œuvre des accords de Wiesbaden et de Berlin. Il a indiqué, en outre, les garanties prises au sujet de l'admission des mandataires agréés ; il a exposé également les mesures de contrôle arrêtées dans le but d'éviter les fraudes et d'as-

Stinnes — on en connaît la substance par le texte même de l'accord.

M. Reibel, interprète de l'opinion de tous les assistants, félicita M. de Lubersac de l'aide qu'il pourra ainsi apporter à la réalisation des prestations en nature. Nous sommes d'autant plus heureux de ces félicitations qu'elles concernent précisément la création d'une manière d'organisme centralisateur, dont la Journée Industrielle avait préconisé la nécessité et que le décret du 28 juillet ne prévoit point.

Le gouvernement français approuve donc l'esprit du contrat Lubersac-Stinnes, mais fait des réserves notamment sur l'article 7 où il est question du pourcentage de charbon à libérer sur les quantités que l'Allemagne doit fournir à la France. C'est un gros détail à mettre au point et le représentant de la métallurgie a attiré, sur ce point, toute l'attention de M. Reibel. En tout cas, on peut dire que M. de Lubersac a agi en accord avec son gouvernement.

Des considérations sur le problème de la main-d'œuvre dans les régions libérées ont suivi. M. Despagne, au nom de la Fédération du Bâtiment, fit remarquer que l'on manquera d'hommes pour élever tous les matériaux qui arriveraient dans le Nord. On ne peut pas, d'autre part, enlever de nouveaux bras à l'agriculture qui en réclame aussi.

Alors, la main-d'œuvre allemande ? Mais il y a quelque danger à constituer des colonies allemandes sur notre territoire.

L'heure passa.

Les six coups du soir sonnèrent lorsqu'on se sépara en se donnant rendez-vous pour les premiers jours d'octobre.

Il faut retenir de cette séance : 1^o les groupements industriels français se réservent de proposer telles modifications aux tarifs douaniers prévus au décret du 28 juillet dernier si elles apparaissent nécessaires au cours des mois qui suivront ; 2^o ils approuvent l'esprit des conventions signées entre MM. de Lubersac et Stinnes.

M. Charles REIBEL
Ministre des Régions Libérées

sur le sauvagement des intérêts légitimes de l'industrie française.

Le Comité Consultatif a donné son approbation à ces diverses mesures.

M. de Lubersac, président de la Confédération Générale des Coopératives de Reconstruction, a mis le Comité au courant du contrat intervenu entre lui et M. Hugo Stinnes pour des livraisons de matériaux de construction.

Le Ministre a précisé les conditions auxquelles le gouvernement a subordonné les rétrocessions de charbon prévues par ce contrat. Parmi ces conditions, figure notamment l'exécution intégrale et en quantité du programme de livraison à la France tel qu'il a été arrêté par la C. D. R.

La prochaine réunion du Comité aura lieu au début d'octobre.

UNE DÉCLARATION DE M. REIBEL

M. Reibel, Ministre des Régions Libérées, nous a précisé, comme il suit, certains points du communiqué officiel :

« Nous sommes très satisfaits des résultats obtenus, par ce que, le mois dernier, sur nos données agréées, par le seul jeu des commandes directes à des industriels allemands, les ordres se sont élevés à 3 millions.

« En ce qui concerne les mandataires, les nominations sont très restreintes. Nous veillons avec un soin jaloux à leur choix et aux garanties morales afin d'éviter que les sinistres soient à la merci d'intermédiaires peu scrupuleux.

« Toutes les précautions sont prises également pour que les commandes soient suivies de près, afin qu'elles ne soient pas un danger pour certaines de nos industries.

« A ce sujet, je dirai que l'information parue dans un journal du matin au sujet de l'application du tarif minimum est tout à fait inexacte. Il ne saurait être question, au surplus, d'un « essai » d'application. Et, sur cette question, l'approbation complète du Comité consultatif qui a voté l'application à l'unanimité. Jusqu'à l'heure actuelle, il ne paraît avoir été menée et, si le cas se produisait, mon intervention et celle du Comité seraient immédiates.

« Quant à l'accord Lubersac, c'est uniquement un marché passé dans les conditions fixées par les accords de Berlin. Je m'en réjouis personnellement et le gouvernement n'a eu ni à l'approuver ni à le désapprouver.

« Toutefois, j'ai précisé en ces termes, dans ma lettre à M. de Lubersac, les conditions de rétrocession de charbon :

« Les quantités seront toujours limitées à celles disponibles, après satisfaction intégrale des demandes de la France ;

« Et des sanctions sont prévues ;

« Tout déficit constaté au cours d'un mois entraînera une réduction correspondante dans le tonnage à rétroceder le mois suivant.

« J'ai recueilli sur cette formule l'approbation du Comité consultatif, notamment du représentant du Comité des Forges et de celui du Comité des Houillères.

« Enfin, les fameux 6/0/0 ne me regardent pas. Ils regardent uniquement les coopératives. C'est une partie du prix et, par conséquent, tout autre chose que les 6/0/0 réservés aux mandataires agréés.

« Pour terminer, je vous déclarerai à nouveau que j'entends collaborer étroitement et en toute confiance avec le Comité qui représente toutes les branches de notre activité nationale. »

Quelques remarques et précisions

On attendait cette séance du Comité consultatif des prestations en nature. Elle avait deux objets principaux : 1^o Les résultats de la première période d'application du décret par M. Reibel le 28 juillet dernier ; 2^o La discussion de l'accord signé entre M. de Lubersac et M. Stinnes.

Vingt-cinq personnes entouraient le Ministre des Régions Libérées qui ouvrit la séance, à 10 heures. M. Reibel entra tout de suite dans le vif du sujet.

J'ai à vous rendre compte de la mise en œuvre du décret que j'ai pris en accord complet avec vous, dit-il, bien qu'on ait prétendu le contraire.

C'était là surtout une précaution oratoire. Ensuite, M. le contrôleur Gillet donna des chiffres. Depuis le décret, les services du Ministère des Régions Libérées ont enregistré pour trois millions de commandes qui se partagent à peu près ainsi : 200.000 francs de matériaux et 2.800.000 francs de machines-outils. Pour être exact, disons que dans ce dernier chiffre figure une commande de plantes stérilisées.

C'est peu. C'est même extrêmement peu. Si les accords de Wiesbaden et de Berlin ne jouent que sur cette échelle-là, les prestations en nature ne nous paieront même — tant s'en faut — pas les intérêts de ce qui nous est dû.

Le Ministre, après qu'il eut parlé des mesures prises par ses services pour éviter les fraudes à la frontière, se vit questionner sur la question des stocks de marchandises qui existaient dans les pays sinistres avant l'invasion. On se rappelle que la précédente séance du 25 juillet dernier, M. Reibel avait déclaré que ces stocks ne pourraient pas être reconstitués par le jeu des prestations en nature.

Hier, il ne répondit peut-être pas tout à fait la même chose, ce qui jeta quelque confusion.

La spécialisation des commandes passées aux industriels allemands, et qui ont surtout porté sur des machines-outils, amena une réserve de la part des intéressés ; et cette réserve la voici en substance :

L'essai qui vient d'avoir lieu a porté sur une période trop courte pour permettre de prévoir nous faire les déclarations suivantes :

« Le texte, qui a été déjà publié, de mon accord avec Hugo Stinnes est en tout point exact. Et ce texte a été communiqué en temps voulu aux deux gouvernements, français et allemand. En ce qui concerne le gouvernement français, volu au titre des prestations en nature, l'existence d'une industrie française qui intéresse au plus haut point la défense nationale.

« Si la période qui va suivre voyait se continuer la même spécialisation dans les commandes passées, des modifications aux tarifs douaniers actuels devraient être proposées, car il y aurait alors un danger réel à laisser subsister une semblable situation. Le Ministre a pris, à cet égard, des engagements.

M. Reibel invita, enfin, tous les représentants de l'industrie — et ils étaient nombreux — à venir l'entretenir de leurs suggestions, déclarant qu'il était prêt à les examiner dans le plus grand esprit de conciliation et avec bonne volonté.

Le Conseil de prud'hommes de Mayenne est supprimé

Aux termes d'un décret en date du 3 septembre 1922, le Conseil de prud'hommes de Mayenne est supprimé.

LA PRODUCTION HOULLÈRE

Un grief ouvrier que l'enquête officielle réduit à néant

(De notre agence du Nord)

Lille, 6 septembre.

A plusieurs reprises, nous avons insisté sur les déplorable effets de la loi de huit heures dans les mines. Depuis son application, la production s'en est ressentie considérablement, puisque, en réalité, le mineur n'accomplit que 6 heures 20 de travail effectif.

« Si la production diminue, arguent les syndicats de mineurs, la faute en incombe uniquement aux directeurs qui pratiquent le malthusianisme économique pour mieux accabler la loi de huit heures. Leur mauvaise volonté est si évidente, affirment-ils, que l'exploitation de veines abandonnées depuis des années a été reprise. »

« Ils prétendent voir, dans ce dernier état de fait, la volonté des directeurs de réduire le rendement apparent de l'ouvrier, en l'obligeant à travailler dans de mauvaises conditions.

Au cours des dernières entrevues, certains délégués se servaient de cet argument. Une enquête officielle a été faite et a permis de constater que l'exploitation de veines abandonnées depuis des années a été reprise, mais qu'elle n'a été reprise que pour être abandonnée à nouveau.

« Les délégués ont d'ailleurs reconnu que ces dispositions étaient inapplicables et ont transmis au Ministre des Travaux Publics.

LA CRISE DU CHÔMAGE DANS LES PORTS

UNE MANIFESTATION de l'Union des Syndicats ouvriers et de l'Union des commerçants de Saint-Nazaire

Ces deux organisations réclament du travail pour les chantiers de constructions navales

(De notre correspondant particulier)

Saint-Nazaire, 6 septembre.

Pour protester contre la crise aiguë du chômage et réclamer du travail pour les chantiers de constructions navales et le port, l'Union des Syndicats ouvriers et l'Union des Commerçants ont organisé aujourd'hui une grande manifestation publique, à laquelle ont pris part plusieurs milliers de manifestants qui ont parcouru les principales rues de la ville dans le plus grand ordre. Une délégation, composée d'ouvriers et de commerçants, a déposé les revendications de la population à la Chambre de Commerce, en invitant ces corps constitués et le représentant du gouvernement à les soutenir énergiquement auprès des pouvoirs publics. Le président de la Chambre de Commerce, le maire et le sous-préfet ont répondu par l'affirmative. Saint-Nazaire, qui ne vit exclusivement que de ses chantiers et de son port, se trouve dans une situation des plus critiques du fait de l'absence de commandes aux chantiers et de travail dans le port. Il faut donc des navires à construire et une notable diminution des tarifs des transports par voie ferrée, cause principale de l'arrêt du trafic dans les ports maritimes.

Une délégation désignée à l'issue de la manifestation se rendra à Paris, auprès des différents Ministères, pour exposer la situation et défendre les revendications de la population de Saint-Nazaire.

Un corps d'agents réceptionnaires de l'aéronautique est organisé

Par décret en date du 31 août 1922, publié au Journal officiel du 6 septembre, il est institué auprès du Sous-Secrétaire d'État de l'Aéronautique et des Transports Aériens un personnel permanent d'agents réceptionnaires de l'aéronautique, chargé des opérations techniques de contrôle, de surveillance, de vérification et de réception en usine ou sur un aérodrome du matériel destiné à l'État.

UN PROJET DE CONSORTIUM pour la canalisation de la Moselle de Metz à Thionville

Metz, 6 septembre.

Le Conseil général de la Moselle, dont la session s'ouvrira le 11 septembre, et les Conseils municipaux de Metz et de Thionville vont être saisis d'une proposition de la Chambre de Commerce de Metz tendant à la constitution d'un consortium pour la canalisation de la Moselle, de Metz à Thionville.

Ce consortium contractera, sous la garantie de l'État, tous emprunts nécessaires aux travaux.

Nous croyons savoir que plusieurs grandes firmes industrielles de la région se sont déclarées en faveur de ces travaux destinés à développer considérablement la puissance économique de la Moselle. — (Journ. Ind.)

M. Guy de Lubersac nous dit : « Nous avons fait une affaire, un point, c'est tout... »

M. de Lubersac, que nous avons questionné à l'issue de la séance du Comité, a bien voulu nous faire les déclarations suivantes :

« Le texte, qui a été déjà publié, de

