

ENQUÊTES DE

N° 1

**“ PRO PATRIA ”**

COMITÉ D'ACTIVITÉ PATRIOTIQUE PLAÇANT

**LA FRANCE**

AU-DESSUS DE TOUS LES DÉSIRS

ET INTÉRÊTS PARTICULIERS

8, Rue Nouvelle, PARIS (9<sup>e</sup>)

Comment  
on gâche **1 Milliard**  
on crée indéfiniment  
**50 Millions d'Impôts**  
on augmente le **Prix du**  
**Charbon de 20 %.**

JANVIER 1916

*Dédié à :*

M. RIBOT, Ministre des Finances, notre grand  
argentier.

Au Général GALLIÉNI, Ministre de la Guerre,  
Organisateur de la Victoire.

A MM. les Officiers de Port et les Commissaires  
des Gares.

**PRO PATRIA** recevra  
volontiers tous rensei-  
gnements et faits précis  
pour ses campagnes fu-  
tures en vue du déve-  
loppement économique  
du Pays.      **Ecrire :**

8, Rue Nouvelle

PARIS (9<sup>e</sup>)

Envoi  
sur demande  
des Statuts  
et d'un  
Bulletin d'adhésion

# “ Ce que l'on ne voit pas ”

## L'absence d'organisation dans les ports français.

### Un devoir pour les Officiers de Port

Depuis le début de la guerre, le prix des matières premières utiles à notre alimentation, à notre agriculture, à notre industrie et surtout à notre armée ne cessent de s'accroître (1). Pourquoi ? parce que dit-on le fret, le tarif de transport par mer augmente constamment.

Mais la question est d'autant plus grave qu'à toute augmentation du prix des matières importées correspond par voie d'équilibre un accroissement du prix de tous les produits émanant du pays.

Or, cette augmentation du fret, est-ce un phénomène naturel auquel nous ne pouvons rien, ou n'est-il pas au contraire le résultat de l'apathie ou du manque de compétence de quelques-uns de nos responsables.

\* \* \*

Un examen général et superficiel de cette question fait apparaître de suite plusieurs causes principales :

---

(1) Cet accroissement atteint aujourd'hui des chiffres tellement inquiétants qu'on peut se demander comment la population pauvre pourra arriver à se nourrir avec les allocations actuelles, à moins qu'une activité *organisatrice* énergique ne vienne arrêter la hausse. C'est la famine dans toute son horreur.

1<sup>o</sup> Les marines de guerre ont mobilisé une partie des flottes marchandes.

2<sup>o</sup> Les quantités de marchandises transportées par mer ont par contre plutôt augmenté que diminué depuis la guerre, en raison de la présence des troupes anglaises et belges en France qu'il faut ravitailler en matériel de guerre, vivres et munitions.

3<sup>o</sup> L'augmentation du prix du charbon intervient également.

4<sup>o</sup> Le fait que les bâtiments qui viennent décharger dans nos ports repartent souvent vides est aussi un facteur de l'augmentation du prix des transports par mer.

5<sup>o</sup> Enfin une moins bonne utilisation de la flotte marchande restante, vient accentuer encore la raréfaction du fret disponible.

Les deux premières causes ne sont pas malgré les apparences les plus importantes. Si notre documentation est exacte, la partie mobilisée des flottes marchandes par rapport à la flotte mondiale ne dépasse pas un sixième à un cinquième. Il suffirait ainsi d'améliorer de un sixième à un cinquième le rendement de la flotte libre pour faire disparaître la première cause d'élévation des frets. Ceci est confirmé par le fait que les armateurs exigent aujourd'hui un déchargement de 500 tonnes par jour, alors qu'avant la guerre, suivant les ports, le tonnage à décharger variait entre 300 et 400 tonnes. Or loin d'atteindre ce résultat, on constate au contraire une moyenne de déchargement notablement plus basse qu'avant la guerre.

La troisième et la quatrième cause ne sont certes pas négligeables mais ne sont pas les principales, quand on examine la situation de près.

**La cinquième apparaît par contre comme la plus importante.**

## CONSÉQUENCES

Voyons de suite les **conséquences** de ces causes diverses.

a) Les prix du fret ont considérablement augmenté.

b) Toutes les marchandises entrant en France sont grevées de surestaries (1) considérables, ces deux conséquences sont connexes.

Ainsi pour le charbon, tandis qu'avant la guerre, le transport de la houille d'Angleterre en France coûtait 5 à 6 sh. (6 fr. 25 à 7 fr. 50) la tonne, on relève aujourd'hui des prix allant en s'élevant de mois en mois et atteignant 20 à 25 sh. (25 francs à 31 fr. 25).

Quant aux surestaries ou amendes pour immobilisation inutile des navires pour ne citer qu'un exemple, on a payé au cours des six premiers mois de l'année 1915 une moyenne de 35.000 à 40.000 francs par jour pour le seul port de Dieppe (2).

La situation à Rouen, au Havre, à Bordeaux, à Marseille n'est pas meilleure, elle a même été plus mauvaise à certains moments.

Un calcul très simple va rendre tangible l'importance de ce chiffre : 40.000 francs de surestaries par jour représentent en effet 12 millions par année de 300 jours, pour le port de Dieppe seul. Si l'on rapporte cette somme de 40.000 francs au tonnage du port et que l'on calcule ensuite le chiffre correspondant au

---

(1) On appelle surestarie la pénalité appliquée à la marchandise contenue dans le navire lorsqu'elle n'est pas débarquée dans le délai convenu par l'acte de location du bateau transporteur.

(2) Soit en résumé une augmentation de 19 à 24 fr. par 1000 kg. pour le fret et 10 à 16 fr. par mille kilos pour les surestaries soit une majoration totale de 29 à 40 fr. par tonne de charbon.



tonnage de tous les ports français pris dans leur ensemble, on voit alors que ceci représente plus de **725 millions de francs** par an (1).

Les surestaries payées par le réceptionnaire viennent grever le prix de revient de la marchandise reçue, et comme les 4/5 de celles qui sont reçues dans les ports à l'heure actuelle parviennent, après plus ou moins de détours et de transformations, à l'un quelconque des services de la Défense Nationale, c'est plus de 580 millions qui sont à prendre sur les emprunts, et ce sera autant d'intérêts à retrouver dans les impôts à établir après la guerre pour équilibrer le budget (580 millions à 5.73 % représentent indéfiniment 32 millions 1/2 d'impôts).

Mais ces 725 millions qui sortent de France, puisque la plupart des navires marchands libres actuellement sont étrangers, sont payés en or ou réagissent automatiquement sur le change ce qui revient au même. Or le change défavorable que nous avons actuellement représente une majoration de plus de 10 % sur tous les articles que nous importons : blé, charbons, maïs, projectiles, canons, coton, laine, etc., et c'est l'ensemble des consommateurs qui voit le coût de la vie augmenté de 10 %.

Il faut encore remarquer que l'armateur anglais ou étranger qui perçoit ces surestaries ne fait que s'indemniser en partie de la perte à gagner provenant de l'immobilisation anormale de son navire dans le port de déchargement et il préférerait de beaucoup pouvoir en disposer pour le recharger immédiatement.

Aussi les armateurs augmentent-ils le prix du fret sur nos ports au fur et à mesure qu'ils constatent l'augmentation de l'importance des surestaries ; ils préfèrent en effet ne pas louer leurs navires à ceux qui les immobilisent trop longtemps.

---

(1) Dieppe manutentionne à l'entrée en temps normal 379.000 tonnes sur 22.924.000 pour la France entière (Statistique 1908).

Alors que le taux des surestaries était à Dieppe de 5 francs en juillet 1915, il est passé à 16 francs au mois d'août (1) ; parallèlement les armateurs anglais qui demandaient pour le transport du charbon entre la côte anglaise et Dieppe 15 sh. (18 fr. 75) au mois de juillet, ont remonté leurs prix à 20 sh. (25 francs) au mois d'août. C'est qu'en effet l'augmentation des surestaries dénote une perte de temps croissante pour l'armateur (2).

Une autre confirmation est donnée par le fait qu'avant la guerre les armateurs étrangers demandaient déjà un supplément de fret de 1 fr. 25 par tonne pour venir dans les ports français, aujourd'hui ils demandent 6 fr. 25 par tonne, ce qui représente une nouvelle dépense supplémentaire de 150 millions par an.

A la perte d'argent due aux surestaries ne se borne pas tout le mal, car la surestarie étant une amende pour non-libération rapide des navires met simplement en évidence que des centaines de bâtiments sont immobilisés dans les différents ports et qu'il y en a ainsi beaucoup moins de disponibles, à un moment même où l'on en a un besoin plus grand qu'en temps normal ; le résultat a été une augmentation croissante du fret, et c'est être modeste que d'évaluer à 4 ou 500 millions le supplément que notre pays a encore payé de la sorte.

En résumé, la mauvaise utilisation de la flotte marchande qui vient dans les ports français, 1° a fait par répercussion beaucoup plus de mal à la flotte mondiale que tous les sous-marins allemands réunis.

---

(1) Par le fait de l'augmentation de l'encombrement et des conditions déplorable de déchargement et d'expédition.

(2) Pour se rattrapper il faudrait que la surestarie soit considérable. Pour un charbonnier de 1000 tonnes dont le fret est de 18 fr. 75, les surestaries, pour valoir le fret perdu devraient être de 1.875 fr. par jour, alors que jusqu'à présent cela n'a guère dépassé 5 à 800 francs. L'armateur a donc intérêt à augmenter le fret s'il voit les surestaries prendre de l'importance dans un port.

Un charbonnier de mille tonnes demande deux jours pour être chargé en Angleterre, la traversée d'Angleterre en France exige deux jours et demi ; il faut d'autre part deux jours pour le déchargement **normal** des mille tonnes (500 tonnes par jour), et deux jours et demi pour retourner en Angleterre soit au total 9 à 10 jours. Or, pendant le mois d'août bon nombre de charbonniers anglais de mille tonnes sont restés 12, voire 16 jours à Dieppe attendant leur déchargement.

Sur l'ensemble des ports français, on peut compter en moyenne que le temps passé à attendre le déchargement réduit de moitié le nombre des voyages que pourraient accomplir les navires, **ceci revient à supprimer la moitié de la flotte disponible ; jamais les sous-marins allemands n'obtiendront un aussi beau résultat.**

2° A coûté au pays  $725 + 125 + 500 = 1.350$  millions par an.

## CAUSES

Après avoir mis en évidence la situation très grave dans laquelle se trouve le commerce maritime qui nous alimente et nous fait vivre, recherchons les causes de plus près, ce qui nous permettra de montrer qu'avec de l'organisation et de la volonté le milliard ainsi gâché peut être facilement économisé.

La mauvaise utilisation de nos ports, dépend en effet, de quatre causes :

- 1° **Insuffisance de main-d'œuvre ;**
- 2° **Insuffisance de matériel roulant des chemins de fer ;**
- 3° **Insuffisance de moyens d'évacuation du matériel ;**
- 4° **Insuffisance notoire de méthode et peut-être aussi insuffisance de places à quai.**



Examinons-les une à une et voyons quels pourraient être les remèdes.

## 1° Insuffisance de la main-d'œuvre

a) Du fait même de la mobilisation, le nombre des dockers a été réduit, ceux qui restent ne sont pas les meilleurs étant en majorité des alcooliques.

b) Les anglais ont établi dans certains de nos ports des centres de ravitaillement pour leurs troupes en France. Pour cela ils ont chargé des entrepreneurs anglais de toutes leurs opérations, ces derniers ont ramassé la main-d'œuvre disponible à n'importe quel prix, offrant des salaires de 15 à 30 % supérieurs au taux des salaires locaux.

La nation anglaise dont une faible partie seulement (environ 6 %) a été militarisée, conserve sa main-d'œuvre pour son industrie civile et vient en France, ou plus de 12 % de la population est militarisée, absorber pour ses besoins militaires une forte partie de la main-d'œuvre civile encore disponible. Il en résulte que l'industrie anglaise peut produire davantage et exporter en France, alors que notre industrie voit sa production anémiée, d'où accentuation de la balance défavorable du change (1).

---

(1) C'est dans le même esprit que nous avons récemment protesté contre la location à l'Intendance anglaise des Magasins généraux de nos diverses villes maritimes. Les Magasins généraux ont pour objet de permettre à l'industrie d'acheter aux moments des récoltes les produits dont elle a besoin pour les payer moins chers et de permettre aux industriels de se procurer des fonds en warrantant les marchandises entreposées. Supprimer cet organisme revient à obliger notre industrie à subir l'influence des spéculateurs étrangers.

Plus l'Intendance anglaise bloquera notre outillage économique, plus notre production industrielle sera anémiée. L'Intendance anglaise doit, comme elle l'a fait en maints endroits, construire les hangars dont elle a besoin. Sinon nous serons obligés d'importer davantage.

## REMÈDE :

### Augmenter la main-d'œuvre pour le déchargement des marchandises dans les ports

a) En demandant aux Anglais de faire venir des dockers anglais pour la manutention des marchandises destinées aux services de l'Intendance de leurs troupes en France.

Déjà pour les appareils de manutention mécanique, tels que grues, wagons de chemin de fer, etc., on a obtenu une mesure analogue.

b) Utiliser d'une façon plus générale et plus complète les prisonniers de guerre pour le déchargement des navires ou faire appel à la main-d'œuvre de nos colonies.

L'emploi des prisonniers présente des avantages nombreux, car ils sont immédiatement disponibles à la condition d'obtenir une répartition de ceux-ci sur le territoire, différente de celle qui est pratiquée actuellement.

En effet à l'heure actuelle, la répartition a lieu par régions militaires et il arrive que dans certaines il y a pénurie de prisonniers par rapport aux travaux que l'on pourrait leur confier, tandis que dans certaines autres, il y en a surabondance, et on les emploie à des travaux sans intérêt immédiat avec la situation actuelle. C'est ainsi que dans la région de Lyon il en était qui travaillaient à la construction d'un Stade Olympique, que dans l'Isère, d'autres construisent un chemin de fer d'intérêt local, qu'en Bretagne ils construisent des routes, tous travaux qui ne seront d'un intérêt quelconque qu'après la guerre. En Tunisie ils extraient des phosphates, ce que les indigènes pourraient faire, si on les stimulait.

A côté de cela, la troisième région a manqué pendant longtemps de prisonniers pour l'aider à faire face aux exigences du ravitaillement national pour ses ports de Rouen, du Havre et

de Dieppe et en manque de nouveau depuis peu ; à Bordeaux le nombre en est notoirement insuffisant.

Il est donc indispensable que la répartition des prisonniers soit faite d'après les besoins économiques, immédiats et non futurs de chacune des régions.

Le port de Saint-Nazaire a obtenu paraît-il, d'excellents résultats grâce à l'emploi de prisonniers, on y a même tenté l'application d'une mesure particulière consistant à stimuler l'activité des prisonniers en leur attribuant par équipes une prime pour le déchargement des marchandises au-dessus d'un tonnage donné. Le rendement a été très notablement accru compensant largement la dépense consentie.

Cette mesure doit être généralisée, même si elle choque certains règlements surannés, il ne s'agit pas en effet de satisfaire des règlements dont l'influence n'a pas été prévue, mais de songer au pays, à la France, qui se ruine d'autant plus vite que chacun l'oublie.

On sait par des essais réalisés avant et depuis la guerre, que les dockers intéressés rationnellement au déchargement ont pu accroître leur rendement de 50 à 70 0/0. Les prisonniers feront de même si on les traite de la même façon. Le but à poursuivre ne doit pas être de les empêcher de gagner de l'argent mais de les intéresser à produire le plus possible.

c) L'importation de main-d'œuvre nouvelle (chinoise, annamite, africaine) s'impose sans retard si les prisonniers sont insuffisants.

d) Enfin il faut encourager et susciter toutes les installations d'appareils mécaniques de déchargement remplaçant la main-d'œuvre.

\* \* \*

## 2° Insuffisance de matériel roulant

Comme l'a montré la campagne du *Journal* sur "**La Crise des Transports**", campagne inspirée par notre Comité, dans la plupart des ports, le nombre des wagons disponibles est notoirement insuffisant. D'une manière générale, il y a pénurie de matériel roulant sur le réseau de l'Etat (1). Il y a plusieurs causes que nous allons examiner en même temps que les remèdes que l'on pourrait y apporter ;

a) Les services de l'armée et particulièrement de l'armée anglaise, retiennent souvent des wagons à demi déchargés s'en servant comme de magasins, à cela, il n'y a pas de sanctions.

Il faudrait que, comme on applique à tout industriel qui garde des wagons au-delà d'un délai fixé, des frais de stationnement, on réclame des frais fictifs de stationnement aux services responsables de la retenue du matériel, de manière à prévenir l'autorité supérieure qui pourrait alors appliquer des sanctions.

On a déjà depuis peu demandé à l'armée anglaise d'amener des wagons pour son service. Cela s'explique si l'on ne veut pas priver le pays de tant d'outillage économique. Mais cette mesure doit être poursuivie avec insistance.

b) La répartition des wagons entre les ports, et d'une manière générale entre les réseaux, n'est peut-être pas réalisée entièrement d'une façon conforme aux exigences du trafic de chacun d'eux.

C'est ainsi que si le réseau de l'Etat manque de wagons, celui du Nord en retient un grand nombre qui lui appartiennent,

---

(1) En Octobre le port de Dieppe n'a pas reçu le cinquième des wagons nécessaires au déchargement des navires. Résultat : on a vu certains jours les grues du port n'avoir que 8 wagons à remplir au lieu de 350. Ces jours-là le charbon avait à supporter 3 francs de frais de grue par tonne au lieu de 0 fr. 22. Voilà une des vraies causes de la hausse du charbon !



il est vrai, mais qui restent inutilisés par suite de la réduction de l'étendue du réseau lui-même, correlative à l'occupation ennemie.

c) Le mouvement des chemins de fer ayant plutôt augmenté depuis la mobilisation, il est indispensable d'acquérir du matériel roulant comme on a commencé à le faire en passant des commandes aux Etats-Unis, mais sur une échelle trop restreinte (1) et trop tard.

Avec l'argent des surestaries payées annuellement à l'étranger et celui des suppléments de fret pouvant être estimés globalement à 800 millions par an, on pourrait acquérir 200.000 wagons de plus, ce qui constituerait une vraie fortune pour le pays après la guerre. Que notre Ministre des Finances ne l'oublie pas !

### **3° Insuffisance des moyens d'évacuation du matériel roulant des chemins de fer**

a) Dans certains ports, pour accélérer le déchargement des navires on a construit hâtivement de nouveaux appontements provisoires, mais les moyens d'évacuation nécessaires pour diriger les wagons chargés du port sur le réseau ferré n'ont pas été augmentés.

A Dieppe, par exemple, quand il y a des wagons nécessaires on peut débarquer 2.500 à 3.000 tonnes au maximum, par 24 heures. La gare parvient tout juste à évacuer les wagons chargés. On a entrepris la construction de 2 appontements provisoires qui permettront de décharger mille tonnes de plus (de charbon pour le réseau de l'Etat).

---

(1) On a commandé 10 à 14.000 wagons à l'étranger alors que depuis la guerre près de 55.000 ont disparu ou bien sont immobilisés.

Depuis peu on aurait songé à porter les achats à 35.000. Pourquoi ces hésitations ? elles sont criminelles et imprévoyantes. Si c'est 55.000 wagons qui ont disparu, c'est 60 ou 70.000 qu'il faut commander d'urgence pour remplacer ceux qui seront détériorés d'ici la fin de la guerre. Un peu d'audace S. V. P.

Les chefs de services locaux ne savaient pas jusqu'à ces derniers temps comment on parviendrait avec les moyens actuels, à évacuer les cent wagons nouveaux que cela représente.

Un projet à l'étude depuis quelque temps déjà, envisage la construction d'une voie de raccordement des quais Est, avec le réseau par Rouxmesnil-Boutoille, qui éviterait de faire passer les wagons chargés sur les quais Est, par un pont à voie unique sur les quais Ouest puis dans la gare sur la ligne d'évacuation.

Les Anglais dont les besoins croissent avec l'augmentation de leur armée sur le continent, ont enfin obtenu qu'une ligne de raccordement de deux kilomètres soit construite. Cette situation du port de Dieppe pris comme exemple n'est pas unique.

Au Havre la situation est exactement la même, une insuffisance de voies de raccordement rend impossible certaines expéditions. Ce manque de prévoyance et d'audace ne s'explique plus quand on voit la façon d'agir de nos ennemis et les résultats qu'ils obtiennent.

b) Dans certains ports, (au Havre, à Rouen par exemple), on a autorisé à faire le déchargement sur les quais dans l'attente des wagons disponibles, afin de libérer les navires, quitte à recharger ensuite dans les wagons lorsqu'ils parviennent en nombre suffisant; dans certains autres, la chose a été interdite absolument par les autorités militaires; et l'on a renoncé au rôle régulateur que les quais auraient pu fournir (c'est le cas de Dieppe).

c) A ces mesures on pourrait adjoindre une organisation méthodique du travail de nuit qui doublerait le rendement des ports où il n'est pas encore pratiqué. La question de l'éclairage serait vite résolue à notre époque dans les ports où il est insuffisant. Il suffirait en outre de doubler les équipes de mécaniciens des appareils de levage et organiser un roulement entre les appareils permettant leur surveillance et leur entretien comme cela se pratique en partie à Rouen.

#### 4° Insuffisance notoire de méthode et peut être aussi insuffisance de places à quai

La question a été résolue dans certains ports, au Havre notamment, où l'on a employé des prisonniers à la construction de quais neufs, dans certains autres on pourrait à l'aide de cette main-d'œuvre peu coûteuse faire de même, en établissant tout au moins des appontements provisoires (ce que l'on a fait à Rouen et que l'on fait bien lentement à Dieppe).

Mais pour cela il ne faut pas remettre l'exécution des travaux jugés nécessaires en invoquant comme raison la fin probablement prochaine de la guerre, ce que nous avons entendu dire il y a quelques mois encore par un officier commandant de port.

Mais surtout c'est **l'organisation rationnelle** qui permettra à l'ensemble de ces moyens de produire tout leur effet utile.

Pour cela il faut coordonner tous les moyens dont chaque port dispose (1), en confier la direction à des cerveaux armés pour l'action immédiate (2), et qui par une analyse constante des petits faits journaliers découvriront méthodiquement les causes souvent secondaires qui empêchent l'organisme compliqué qu'est un port de produire son rendement maximum.

---

(1) Qu'on ne voit pas un port encombré parce que les moyens de camionnage font défaut, pendant que dans la ville l'autorité militaire possède des camions qui restent inutilisés, les chauffeurs jouant aux cartes.

(2) Qu'on ne voit pas un autre grand port où l'officier de marine chargé de déterminer l'emplacement des navires qui arrivent, ne possède même pas dans son bureau un graphique de l'étale des bateaux dans le port et va se promener sur les quais pour chercher un emplacement, empruntant le tramway pour cela, car une automobile serait trop coûteuse, pendant ce temps le navire perd une demi-journée en rade à attendre, soit 700 à 1500 francs de surestaries. Ce qui a fait dire " le tramway à 700 francs par jour ".

Ces cerveaux devraient ensuite avoir le droit de sévir énergiquement et sans pitié contre tous ceux qui, par leur inertie ou leur égoïsme, viennent empêcher la méthode tracée de se réaliser complètement.

## EN RÉSUMÉ :

Les causes de l'encombrement des ports pourraient être corrigées assez aisément avec de la volonté et de l'organisation ; mais, avant tout, avec la compréhension des vrais intérêts du pays. Le tableau suivant schématise l'exposé précédent.

### CAUSES :

### REMÈDES :

- |  |  |
|--|--|
| 1° <i>Insuffisance de main-d'œuvre.</i>  | Importation de dockers anglais.<br>Emploi plus rationnel des prisonniers de guerre.<br>Importation de main-d'œuvre (chinoise, annamite, espagnole, africaine).                           |
| 2° <i>Insuffisance de matériel roulant des chemins de fer.</i>                 | Appliquer des sanctions aux services responsables de la retenue du matériel.<br>Répartition méthodique des wagons entre les réseaux.<br>Achat de wagons en Amérique.                     |
| 3° <i>Insuffisance de moyen d'évacuation des ports sur les réseaux ferrés.</i> | Construction de voies de raccordement.<br>Déchargement à quai autorisé quand il y a manque de wagons.<br>Organisation du travail de nuit dans les ports où il n'est pas encore pratiqué. |



4<sup>e</sup> *Insuffisance de méthode et peut-être aussi insuffisance de places à quai.*

Construction de nouveaux quais ou d'appontements provisoires par les prisonniers de guerre.

**Mais surtout organisation méthodique** des efforts et des moyens.

Il est certain que l'exécution simultanée des solutions proposées, poursuivie méthodiquement par les autorités militaires et les Ponts et Chaussées conduirait à faire faire au pays une économie annuelle d'au moins **un milliard** de francs sur l'ensemble des ports français et permettrait de faire entrer en France les charbons anglais, ainsi que toutes les matières premières nécessaires à la Défense Nationale, ou à l'alimentation du pays à des conditions beaucoup moins onéreuses qu'à l'heure actuelle, réalisant du même coup une **diminution considérable du coût de la vie.**

Pour cela il est nécessaire que les autorités locales militaires et civiles se rendent bien compte de la nécessité d'agir, et de seconder les activités régionales lorsqu'elles s'endorment, au lieu de les enrayer ou de les décourager. C'est d'elles seules que dépend la solution du problème angoissant soulevé par cette enquête.

Malheureusement trop souvent ces autorités locales ne voient que le jeu d'intérêts particuliers, dans les demandes qui leur sont faites par les importateurs, et ces derniers sont souvent les premiers coupables en mettant en évidence bien plus des sentiments de jalousie réciproque que l'intérêt général, mais cependant la présence d'officiers de marine ou de l'armée de terre dans les ports prouve bien, qu'on a compris la nécessité d'avoir sur place un défenseur de l'intérêt général, le seul qui nous préoccupe.

Nous voulons croire que c'est de bonne foi que le Ministre Sembat a, le 28 décembre dernier, induit en erreur la Chambre des Députés en répondant à M. Jules Siegfried :

« Je ne pensais pas qu'on pouvait exagérer  
» à ce point les surestaries. C'est un mal contre  
» lequel nous avons lutté, et j'ai indiqué que  
» l'été dernier nous avons obtenu une grande  
» amélioration. Mais jamais il n'a été question  
» de surestaries ressortissant à une moyenne de  
» 20 francs par tonne. »

#### NOTRE RÉPONSE :

Un navire pour les Chemins de fer de l'Est a payé il y a 2 mois à Dieppe 17 francs par tonne.

Un navire quelques jours après a payé 19 francs.

Au Havre le chiffre de 20 francs a été atteint.

Ces paroles prouvent une fois de plus ou que le Ministre veut endormir le parlement ou qu'il est le prisonnier de fonctionnaires qui trouvent toutes ces réclamations déplacées pour la tranquillité de leur existence.

Ils oublient, ces messieurs, qu'en continuant ainsi " la France " peut mourir de faim en n'ayant comme consolation que la pensée qu'elle dispose de " la liberté des mers ", mais que son absence d'organisation l'empêche d'en profiter.

" La confiance basée sur le silence et sur le sommeil dans l'optimisme aveugle tombe d'un seul coup ; SEULE la confiance basée sur l'examen viril des réalités est inébranlable. "