

Le président Wilson adresse un message impératif à la Turquie pour que cessent les massacres d'Arméniens.

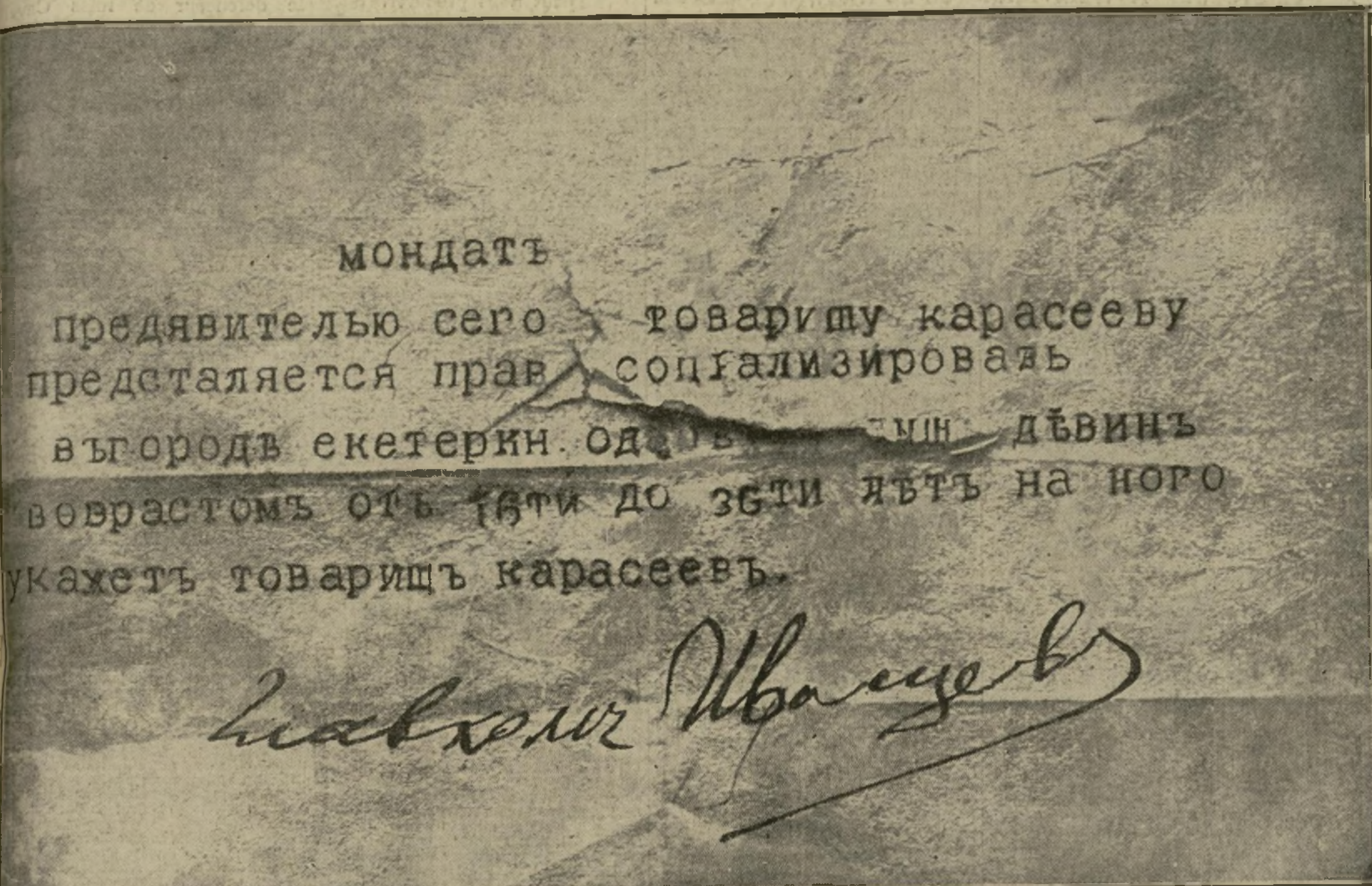
LE TRAITÉ DE PAIX DEVANT LA CHAMBRE EXCELSIOR

10^e Année. — N° 2. — 15 centimes. — Étranger : 20 centimes. — « Le plus court croquis m'en dit plus long qu'un long rapport. » — NAPOLEON
Pierre Laffitte, fondateur. Téléphone : Gutenberg 02-73 - 02-75 - 13.00. — Adresse télégr. : Excel-Paris. 50, rue d'Enghien, Paris.

MERCREDI
27
AOUT
1919

Le grand ennemi
de la paix entre
les hommes, c'est
l'amour-propre.
MARMONTEL.

LA SOCIALISATION DES FEMMES EN RUSSIE : UN DOCUMENT AUTHENTIQUE



TRADUCTION DU DOCUMENT CI-CONTRE

Le camarade Karaseef, porteur de la présente, est autorisé à socialiser dans la ville d'Ekaterinodar vingt-cinq jeunes filles âgées de 18 à 25 ans, au choix du camarade Karaseef.

Signé : Commissaire principal,

IVACHTCHEF.

FAC-SIMILÉ ET TRADUCTION D'UNE CARTE DE RÉQUISITION SIGNÉE PAR LE COMMISSAIRE PRINCIPAL DE LA VILLE RUSSE D'EKATERINODAR, DANS LE CAUCASE
On a beaucoup parlé, dans la presse, de la socialisation des femmes par les bolcheviks, en Russie. Comme la plupart des événements lointains, les faits furent singulièrement grossis, car il semblait, dès l'abord, que la mesure eût été prise d'une façon générale par le gouvernement de Lenine. A la vérité, la socialisation des femmes fut bien décidée, mais seulement dans la ville d'Ekaterinodar, au Caucase, ville de 90.000 habitants à peu près. Voici un document authentique qui témoigne que ce qui fut une fable en ce qui concerne la Russie entière demeure une vérité en ce qui regarde une seule ville russe.

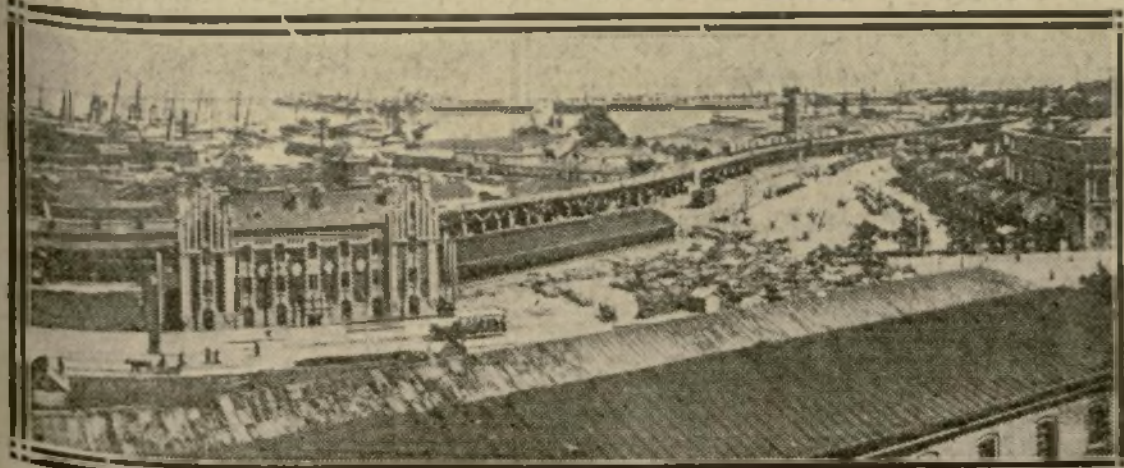
LES TROUPES DU GÉNÉRAL DENIKINE ONT OCCUPÉ LA VILLE D'ODESSA



TROUPES RÉGULIÈRES ÉVACUANT ODESSA DEVANT LES BOLCHEVIKS



LES QAIS : A DROITE, LA VOIE INCENDIÉE PAR LES ÉMEUTIERS



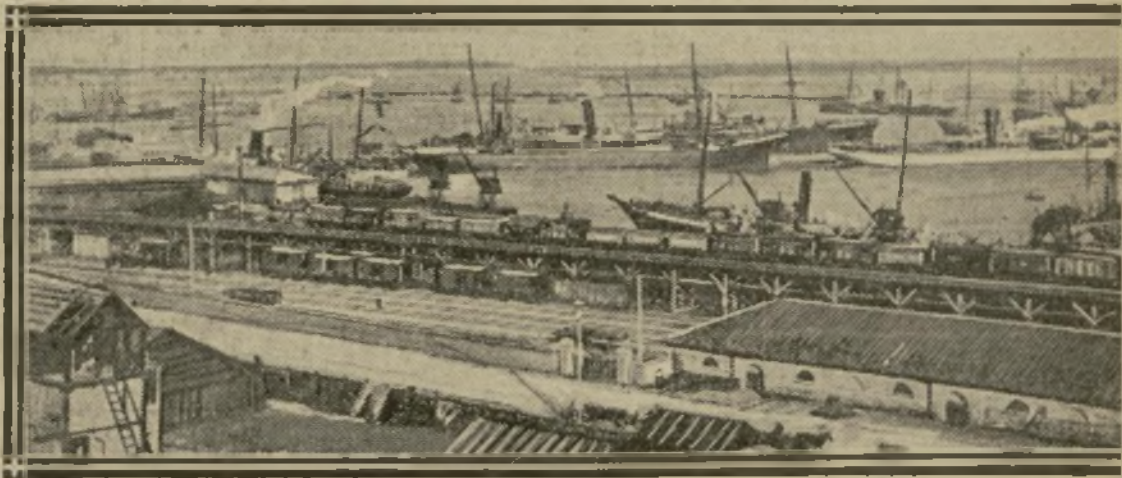
VUE D'ENSEMBLE DU PORT ET DES BÂTIMENTS DE LA DOUANE



LA STATUE VOILÉE DE CATHERINE II



SUR LES QAIS D'ODESSA, DES OUVRIERS DÉCHARENT DES VIVRES



VUE GÉNÉRALE DU PORT DE COMMERCE D'ODESSA



L'ÉCOLE DES CADETS, QUE VONT REOCCUPER LES RÉGULIERS

Odessa, qui était tombée aux mains des bolcheviks le 7 avril dernier, vient d'être évacuée par eux. Le communiqué bolchevik parvenu à Paris hier après-midi signalait ainsi cet événement : « Sur la mer Noire, après deux bombardements de l'escadre anglaise, l'ennemi a débarqué et a occupé Odessa. » D'autre part, un télégramme de Londres venait confirmer le fait, en des termes un peu différents quant à

l'action de l'artillerie de la marine anglaise : « L'occupation d'Odessa, dit cette dépêche, a été effectuée par des détachements de troupes du général Denikine, qui ont été aidés par les éléments antibolcheviks de la population. L'opération a été effectuée sous le couvert des canons des navires de guerre britanniques, mais, pour autant qu'il est connu jusqu'à présent, aucun coup de canon n'a été tiré. »

A LA CHAMBRE

HIER, LE DÉBAT SUR LE TRAITÉ DE PAIX S'EST OUVERT

Trois orateurs occupèrent la séance: MM. de Chappedelaine, Raiberti et François Fournier.

M. Raiberti a réclamé la constitution d'une armée internationale.

La discussion du traité de paix avec l'Allemagne s'est ouverte hier au Palais Bourbon. Et, si l'on se rappelle que le grand spectacle parlementaire n'a pas fait défaut.

Dans les tribunes publiques, en effet, beaucoup de places étaient occupées. Les tribunes et les tribunes de ces débats sensationnels ont pensé, sans doute, que ces séances du début n'offriraient qu'un médiocre intérêt, les grands premiers rôles ne devant intervenir qu'après le flot des orateurs inscrits. Et ils ont restés sur les places, plus agréables que le Palais-Bourbon.

Les députés, eux-mêmes, n'ont pas manifesté plus d'empressement. A gauche, comme à droite, de nombreuses banquettes étaient vides. Les ministres, esclaves du devoir, étaient à leur poste au banc du gouvernement. M. Clemenceau, en jaquette et gilet gris, suivant son habitude, ne quitta pas un seul instant. Très garnis étaient aussi les deux bancs de la commission, au premier desquels avaient pris place MM. René Viviani et Louis Barthou. Quelques ministres alliés — M. Vessière, ministre de Serbie, notamment — occupaient la tribune diplomatique.

Trois orateurs, MM. de Chappedelaine, Raiberti et François Fournier, occupèrent la séance.

Le premier fit quelques réserves sur le traité, estimant, d'ailleurs, qu'il n'aurait pas fallu négocier avec une Allemagne unie mais profiter du désarroi du premier moment pour traiter avec les Etats qui la composent et développer les germes de particularisme qui se manifestent.

Le discours de M. Raiberti

Le discours que prononça M. Raiberti fut chaleureusement applaudi.

Le député des Alpes-Maritimes pense que la France peut approuver un traité où elle peut reconnaître sa pensée et les plus glorieuses traditions de son histoire et qui comporte, d'autre part, des clauses inébranlables et des garanties révisables.

Mais, en fait de garanties, il se préoccupe surtout de celles qui seraient de nature à empêcher le retour d'une nouvelle guerre. — Sans doute, dit-il, l'armée allemande doit être réduite à 100.000 hommes, recrutés par le service à long terme. Mais que vaut cette garantie ? La guerre actuelle exige une élite de techniciens, puis des armées de manœuvre. La réduction de l'armée allemande n'aura-t-elle pas pour résultat de préparer les cadres de la future armée allemande ?

Il y a bien le contrôle de la Société des Nations et le recours à la force, prévu par l'article 10 du pacte. Mais ce contrôle sera-t-il continu et toujours vigilant ? Quant au recours à la force, il n'est pas organisé : le secrétaire général convoque le conseil de la Société des Nations, qui pourvoit aux moyens de faire observer l'article 10, et c'est tout. La procédure de l'arbitrage et de la conciliation a bien été organisée ; mais, pour celle de la force, une page est blanche.

— C'est là, dit M. Raiberti, la plus grande lacune du traité.

L'alliance franco-anglo-américaine

La première garantie de la paix est donc l'alliance franco-anglo-américaine.

Mais, dit l'orateur, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, qui ont été les alliés de la France, ont-ils été les alliés de la France, de la Belgique et de l'Italie, qui, elles, sont à pied d'œuvre. L'alliance de ces trois nations doit donc être incorporée au pacte de la Société des Nations, et lui servir d'assise pour l'avenir.

Pour M. Raiberti, la Société des Nations doit avoir une ambition très haute : celle de supprimer la guerre.

— Jusque-là, dit-il, le problème a paru impossible. On a cherché à organiser des arbitrages sans trouver de tribunal suprême capable de faire respecter ses décisions. Ce qu'il faut, c'est créer une force tellement supérieure qu'aucun autre n'ose l'affronter. Comment résoudre le problème ? La guerre a été déclenchée par une suite d'abus : depuis toujours, pour passer d'Allemagne en France, les armées ont dû franchir le Rhin. Pour passer d'Orient en Occident, il faut remonter le Danube ; pour passer d'Allemagne en Russie, il faut franchir la Volga. Des positions maîtresses sur ces routes doivent donc être occupées par la Société des Nations. Par quel moyen ? Par la constitution d'une force internationale. On a écarté ce système ; on avait prévu des contingents nationaux. Il faudrait, au contraire, dénationaliser les troupes mises à la disposition de la Société des Nations et leur donner son drapeau.

Telle est la doctrine que, suivant M. Raiberti, la France devrait apporter devant les gouvernements et devant les peuples. Après une intervention de M. François Fournier, qui fit bien quelques réserves, mais déclara qu'il voterait néanmoins le traité, la suite de la discussion fut renvoyée à cet après-midi.

A l'ouverture de sa séance, la Chambre avait décidé de surseoir, jusqu'après la ratification du traité, à la fixation d'une date de discussion pour les interpellations déposées. — LÉOPOLD BLOND.

La chasse aux spéculateurs

Le service des fraudes vient d'ouvrir plusieurs instructions contre MM. Florest, directeur d'un grand café des boulevards ; Farland, épicer en gros, 164, rue de Grimaud ; Renard, courtier, 36, rue Saint-Germain ; l'Auxerrois ; Mercier, distillateur à Boulogne-sur-Seine ; Gautier, marchand de couleurs, 64, rue Lamartine.

Les uns et les autres sont accusés d'avoir spéculé sur des milliers de kilos de sucre achetés 2 francs de kilo, et revendus à des restaurants et pâtisseries du luxe entre 5 francs et 5 fr. 50.

Les directeurs ou propriétaires de ces établissements seront impliqués dans les poursuites.

Tous ont été invités à se tenir à la disposition de M. Cusnel, juge d'instruction.

Travaux de Comptabilité

REGIER, rue de Rivoli, 53. — Tél. 44-65.

LA LÉGISLATURE DE 1914

L'EXPIRATION DES POUVOIRS DES DÉPUTÉS

Les élections législatives auront-elles lieu en octobre prochain ?

Tout dépendra du vote des divers projets qui seront abordés après la ratification du traité par le Parlement.

Nous avons indiqué, hier, les principaux projets sur lesquels la Chambre aura à se prononcer avant sa séparation. Il nous faut, bien entendu, ajouter les douze projets provisoires applicables au dernier trimestre de 1919, pendant lequel, dans la pensée du gouvernement, devront se faire les diverses consultations électorales.

A quelle date l'examen de ces projets mènera-t-il la Chambre ? Quand pourrout-ils avoir lieu les élections législatives ? Telles sont les deux questions qui préoccupent particulièrement les parlementaires.

La pensée du gouvernement est nette. Il estime, croyons-nous savoir, que tout pourrait être terminé aux environs du 20 septembre.

La Chambre pourrait ainsi se séparer après avoir voté une loi fixant au 1^{er} décembre la date d'expiration de ses pouvoirs. Et les élections législatives auraient lieu, soit le 26 octobre, soit le 9 novembre. Le 2 novembre est, en effet, le jour des Morts, et il semble difficile de choisir cette date pour les élections législatives.

A la Chambre, on est moins optimiste. On estime, envisageant d'ailleurs, pour le lendemain de la ratification du traité de paix, d'importantes débats sur l'annexion, sur la politique générale et sur la situation financière, que l'ordre du jour ne sera pas liquidé avant la fin de septembre. Encore certains songent-ils à demander à leurs collègues de ne pas se séparer avant d'avoir voté l'emprunt et les impôts nouveaux — ce qui renverrait à mars ou à avril 1920 les élections législatives.

Qui l'emportera ? Nous pouvons dire seulement que, comme M. Clemenceau l'a déclaré à la tribune de la Chambre, le gouvernement estime indispensable qu'il soit procédé à toutes les consultations électorales avant l'expiration du mandat du président de la République, qui doit avoir lieu en janvier 1920.

CE QUE SERA LA MÉDAILLE COMMÉMORATIVE FRANÇAISE DE LA GRANDE GUERRE

On a distribué hier aux députés le rapport que présente M. Orsola, au nom de la commission de l'armée, sur le projet de loi tendant à instituer une médaille commémorative française de la Grande Guerre. D'après les conclusions de la commission de l'armée, cette médaille sera accordée à tout militaire ou marin présent sous les drapeaux ou à bord des bâtiments armés par l'Etat, entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918, ainsi qu'aux infirmières ayant servi, entre ces mêmes dates, dans les hôpitaux et autres formations sanitaires, soit aux armées, soit à l'intérieur.

La même médaille sera remise, à titre de souvenir, aux familles des militaires ou marins décédés ayant appartenu à ces formations.

L'insigne sera en bronze et du module d'environ 30 millimètres. Il sera choisi par voie de concours entre artistes français.

Le ruban aura une largeur de 36 millimètres ; il sera coupé, dans le sens de sa longueur, de onze raies blanches et rouge clair alternées : six blanches d'une largeur de 3 m/m 5, et cinq de 3 m/m.

La médaille sera suspendue au ruban par une bélière également en bronze.

Pour les engagés volontaires, une agrafe en bronze barbant le ruban portera la mention : « engagé volontaire ».

Cette mention figurera également sur le brevet.

Les engagés volontaires sont ceux qui ont pris volontairement du service au cours de la guerre, alors qu'en raison de leur classe ou de leur état de santé ils étaient définitivement libérés de toute obligation militaire.

Envoi de troupes dans l'Ulster

LONDRES, 26 août. — Le Morning Post annonce que, suivant l'Irish News, quinze à vingt mille soldats seraient envoyés prochainement dans l'Ulster.

Les autorités déclarent qu'il ne s'agit que de recrues à l'entraînement. L'Irish News croit savoir que ces troupes sont composées de soldats instruits ayant déjà servi dans d'autres parties de l'Irlande, où elles seront remplacées par d'autres troupes venant d'Angleterre.

LA FRANCE QUI VA REVIVRE

L'AVENIR DE LYON ET LE RHONE NAVIGABLE

Il s'agit d'arracher à l'Allemagne et le trafic rhénan et celui de la Suisse.

Le fleuve contient une réserve d'énergie, sous forme de houille blanche, qui, chaque année, se chiffre par 11 à 12 milliards de kilowatts-heures.

[DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL]

Conté, libre et superbe, entre les larges rivières, Rhin, Nil de l'Occident, fleuve des nations...

Ce que le poète a dit du Rhin, et qui n'a pas cessé d'être vrai pour lui, pourquoi ne pas le dire, pourquoi surtout ne pas le faire du Rhône ?

Osons, d'ailleurs, encore. Le Rhin, le Rhône, deux fleuves. Pourquoi pas un seul ? Pourquoi, dans un avenir somme toute assez rapproché, ne pas concevoir et ne pas réaliser, par la Saône et par une série de canalisations appropriées, la grande voie d'eau continue qui permettrait aux péniches et aux chalands de parcourir tout le trajet qui sépare Rotterdam de Marseille ?

Projet gigantesque, c'est entendu, mais nullement irréalisable. Si peu, même, que d'ores et déjà il commence à entrer dans la voie des réalisations.

Par-dessus tout, il intéresse Lyon, qui est au cœur même du trajet, et où se séparent les deux bras : celui qui va vers l'Est, par la haute vallée du Rhône ; celui qui tend vers le Nord, par la Saône et ses prolongements. D'un côté, Genève, et de l'autre, Bâle et Strasbourg. La poussée vers l'Europe centrale, la percée vers l'Angleterre et les pays scandinaves.

Le port de Lyon

A dater de ce jour seulement, on pourrait parler du port de Lyon. Aujourd'hui, il faut avoir le courage de le reconnaître, il n'existe pas, ou guère. Son trafic est insignifiant, eu égard à l'importance de la ville. De Lyon à Arles, le tonnage total n'a été, en 1917, que de 352.065 tonnes, pas même, et de loin, celui du port de Bordeaux, qui fait un peu moins du double. Le Rhône est un bras mort, lui qui devrait être une artère vivante.

Et le moyen qu'il en soit autrement, dans sa partie navigable ou prétendue telle ? Sans doute, il transporterait à l'occasion des péniches de 600 tonnes ; oui, mais à condition que leur chargement n'en dépasse pas 300 !

C'est qu'il faut, depuis longtemps déjà, avec une prévision claire de l'avenir, la ville et la Chambre de commerce de Lyon ont conçu tout un programme de travaux qui viennent tout juste d'être amorcés. Projet modeste, c'est entendu, mais qui, lorsqu'il effectuera les travaux prévus sur tout le cours du fleuve, prendra, par la force des choses, une beaucoup plus grande extension.

En réalité, il s'agit de deux ports, et non pas d'un seul, et qui se prolongeront l'un l'autre. Tous deux sont situés sur la Saône ; le premier, appartenant à l'Etat, serait aménagé et géré par la Chambre de commerce de Lyon ; le second est le port municipal.

A son sujet, les indications les plus intéressantes nous ont été fournies par M. Chalmers, ingénieur en chef de la ville. Aménagement à l'américaine, avec objectif très net : réduire au minimum le nombre des mouvements de manutention, en leur assurant leur maximum de rendement.

D'où ce principe : jonction aussi étroite que possible du rail et de la voie d'eau. La gare Perrache est à proximité immédiate du nouveau port ; la presqu'île Perrache, de ce fait, sera entièrement commercialisée pour les transports.

Il faut discipliner le Rhône

Mais ce port, si nettement conçu soit-il, n'est qu'un point de départ ou qu'un terminus. L'essentiel, c'est qu'on puisse y accéder. Et pour cela, il faut discipliner le Rhône.

Tentative qui n'est pas facile, car c'est un animal farouche, le Rhône, et qui ne se laisse pas dompter d'un coup.

Mais un escalier se remonte, avec des marches que sont les écluses ; ou, plus simplement, il se remplace à l'aide d'un ascenseur. Selon le cas, on adoptera l'une ou l'autre des deux solutions. Et, quand besoin sera, on électrifiera le Rhône, lui qui va servir à écouler tout le reste.

Car la principale ressource se tire de la difficulté même que l'on doit surmonter. Celle-ci va devenir un élément de succès et une source de profits. Il s'agit de capter la force hydraulique pour la faire servir à des usages industriels. C'est elle, comme le dit très heureusement M. Armand, ingénieur en chef des ponts et chaussées, c'est elle qui paiera, au moins pour partie, les frais d'aménagement du fleuve.

Frais qui sont lourds, c'est entendu, mais malgré tout supportables. On les évaluait, avant la guerre, à environ 900 millions tout compris, et jusqu'au port industriel de Lyon. Il n'y aurait pas lieu, vu la nature

des travaux, d'écarter, d'après M. Armand, une majoration de plus de 30 0/0, soit, en chiffres ronds, un milliard et demi. C'est ce qu'il faut, pour s'en rendre compte, aller à l'Hôtel de Ville, et il n'est pas un service, plus assésé que « l'Office du charbon ». A cette question, malgré tout d'actualité, car une saison prépare la suivante, les uns répondent avec optimisme, mais ils sont le petit nombre, et les autres se contentent de hocher la tête sans sourire. On a écrit que la Ville, décidée à se ravitailler par ses propres moyens, avait loué une flotte charbonnière : vingt bateaux, qui pourraient apporter d'Angleterre au Havre ou à Rouen environ 20.000 tonnes par mois. Nous avons voulu vérifier cette nouvelle et ces chiffres, et nous nous sommes adressés au service du matériel.

Il est exact, nous a-t-on déclaré, que d'accord avec le gouvernement, le conseil municipal a organisé ses achats et ses transports, mais il n'a affecté qu'une flotte de douze navires d'un tonnage total de 40.750 tonnes.

Diabole ! nous sommes assez loin de compte.

En effet, mais ce tonnage est suffisant pour les quantités de charbon que l'Angleterre peut nous livrer.

Ce n'est pas dire que celles-ci seront suffisantes, pour les consommateurs.

Vous me demandez des précisions : je vous les donne. Sur ces douze navires, six d'un tonnage total de 29.680 tonnes, ont déjà fait des apports de charbon à Rouen. Ce sont les vapeurs *Broompark, Eskmouth, Sheaf-Arrow, Weltpark, Glenpark, Broadworth, Backworth, Rosenworth, et Withworth*. Chacun fait par mois deux ou trois voyages, dépose à quai un charbon qui est ensuite transporté à Paris par la voie ferrée ou fluviale. Ces vapeurs sont des navires anglais naviguant sous le pavillon britannique et le contrôle du « ministry of shipping », qui se réserve, dans le cas de nécessité urgente, d'interrompre leur trafic pour leur faire transporter en Angleterre les matières premières indispensables. Trois d'entre eux, d'un tonnage de plus de 2.500 tonnes chacun, ont dû, dans la première quinzaine de juillet, se rendre de Rouen à Bilbao pour y charger du minerai de fer à destination des usines d'Angleterre. A peine rentrés, ils ont dû prendre un chargement de charbon de soufre et repartir pour un port espagnol.

La France n'a pas de fret disponible. L'Angleterre a besoin du sien pour reconstruire ses approvisionnements en minerai. La pénurie de cette matière lui cause quelles inquiétudes, et, d'autre part, son programme de construction navale n'a été révisé que dans la proportion de 50 0/0. De là la nécessité pour elle d'exercer le droit de réquisition qu'elle s'est réservé. Notre directeur a déclaré devant le conseil municipal que des représentations énergiques ont été faites, en Angleterre même, auprès du gouvernement par les armateurs et les exportateurs de charbon. Ils demandaient que leurs vapeurs ne soient pas envoyés sans lest en Espagne, et soient au moins autorisés à apporter un cargaison en France. Une conférence qui s'est tenue le mois dernier a fait connaître que les mesures prises par le « ministry of shipping » n'étaient que momentanées. Le gouvernement français exerce une action directe sur le gouvernement anglais pour obtenir que le tonnage naviguant pour la France ne soit pas détourné de sa destination. Mais vous connaissez la situation charbonnière de l'Angleterre et les préoccupations de l'Europe au sujet de l'insuffisance du combustible... — ROGER VALBELLE.

Ne nous laissons pas devancer

Toutefois, une question plus grave encore domine le débat, et la transformation du Rhône est peut-être le moyen le plus sûr de combattre la Mittel-Europa, qui tend à repaître de ses cendres. L'Allemagne a fait et continue de faire des efforts gigantesques pour relancer l'industrie française qui se trouvait asséchée dans la Suisse allemande, voilà une conquête pacifique et commerciale de l'élément helvétique qui est aujourd'hui le moins proche de nous.

Toutefois, une question plus grave encore domine le débat, et la transformation du Rhône est peut-être le moyen le plus sûr de combattre la Mittel-Europa, qui tend à repaître de ses cendres. L'Allemagne a fait et continue de faire des efforts gigantesques pour relancer l'industrie française qui se trouvait asséchée dans la Suisse allemande, voilà une conquête pacifique et commerciale de l'élément helvétique qui est aujourd'hui le moins proche de nous.

Voici maintenant que s'ouvrent pour la France des perspectives radieuses. Et il suffira de bien peu de choses pour les réaliser, aussitôt refait le Rhône : soixante écluses à reconstruire au tirant d'eau à augmenter de 0.40 et de 0.80 centimètres sur certains points du parcours, ici un ascenseur ou un plan incliné, quelques travaux d'élargissement, c'est à peu près tout.

Et nous, nous y gagnons de donner une vie intense à nos régions intérieures, trop souvent à demi mortes. Voici, jusqu'à Chalon-sur-Saône, ce need de chemins de fer et de voies fluviales navigables, un merveilleux hinterland intérieur. Chalon deviendra pour la France ce que Genève sera pour la Suisse, notre avant-port sur la Méditerranée.

Quant à Lyon, que ne devient-il pas ! Port d'entrepôt, port de transit, port de triage. Voici, d'après M. Colinet, président de la Chambre de commerce lyonnaise, ce que nous en pouvons attendre, et tout de suite. Du Nord et de la Saône, il recevra, transbordera ou transmettra la houille. De l'Est, la saumure et les pâtes à papier qui alimenteront nos papeteries de l'Isère. De Marseille et de Gênes, les matières pondéreuses telles que le blé ou les phosphates, sans compter les vins du Midi. Nous retrouverons la « plaque tournante » fluviale après la « plaque tournante » ferroviaire.

Rhône ou Danube, il faut choisir, c'est-à-dire, France ou Allemagne. On ne retrouve partout l'énergie dont Lyon a fait preuve, et il n'y a plus de doute sur le résultat. En tout cas, Lyon, c'est le pivot du Rhône navigable. Le pivot lient bon. Tous les espoirs nous sont permis.

GUSTAVE RODRIGUES.

LA CRISE DU COMBUSTIBLE

AURONS-NOUS DU CHARBON CET HIVER ?

La flotte charbonnière parisienne bat pavillon anglais.

Douze navires d'un tonnage total de 40.750 tonnes suffisent pour les quantités que l'Angleterre peut nous procurer.

« Aurons-nous du charbon cet hiver ? » En dépit des chaleurs actuelles, c'est une préoccupation qui laisse peu de gens indifférents. Il suffit, pour s'en rendre compte, d'aller à l'Hôtel de Ville, et il n'est pas un service, plus assésé que « l'Office du charbon ». A cette question, malgré tout d'actualité, car une saison prépare la suivante, les uns répondent avec optimisme, mais ils sont le petit nombre, et les autres se contentent de hocher la tête sans sourire. On a écrit que la Ville, décidée à se ravitailler par ses propres moyens, avait loué une flotte charbonnière : vingt bateaux, qui pourraient apporter d'Angleterre au Havre ou à Rouen environ 20.000 tonnes par mois. Nous avons voulu vérifier cette nouvelle et ces chiffres, et nous nous sommes adressés au service du matériel.

Il est exact, nous a-t-on déclaré, que d'accord avec le gouvernement, le conseil municipal a organisé ses achats et ses transports, mais il n'a affecté qu'une flotte de douze navires d'un tonnage total de 40.750 tonnes.

Diabole ! nous sommes assez loin de compte.

En effet, mais ce tonnage est suffisant pour les quantités de charbon que l'Angleterre peut nous livrer.

Ce n'est pas dire que celles-ci seront suffisantes, pour les consommateurs.

Vous me demandez des précisions : je vous les donne. Sur ces douze navires, six d'un tonnage total de 29.680 tonnes, ont déjà fait des apports de charbon à Rouen. Ce sont les vapeurs *Broompark, Eskmouth, Sheaf-Arrow, Weltpark, Glenpark, Broadworth, Backworth, Rosenworth, et Withworth*. Chacun fait par mois deux ou trois voyages, dépose à quai un charbon qui est ensuite transporté à Paris par la voie ferrée ou fluviale. Ces vapeurs sont des navires anglais naviguant sous le pavillon britannique et le contrôle du « ministry of shipping », qui se réserve, dans le cas de nécessité urgente, d'interrompre leur trafic pour leur faire transporter en Angleterre les matières premières indispensables. Trois d'entre eux, d'un tonnage de plus de 2.500 tonnes chacun, ont dû, dans la première quinzaine de juillet, se rendre de Rouen à Bilbao pour y charger du minerai de fer à destination des usines d'Angleterre. A peine rentrés, ils ont dû prendre un chargement de charbon de soufre et repartir pour un port espagnol.

La France n'a pas de fret disponible. L'Angleterre a besoin du sien pour reconstruire ses approvisionnements en minerai. La pénurie de cette matière lui cause quelles inquiétudes, et, d'autre part, son programme de construction navale n'a été révisé que dans la proportion de 50 0/0. De là la nécessité pour elle d'exercer le droit de réquisition qu'elle s'est réservé. Notre directeur a déclaré devant le conseil municipal que des représentations énergiques ont été faites, en Angleterre même, auprès du gouvernement par les armateurs et les exportateurs de charbon. Ils demandaient que leurs vapeurs ne soient pas envoyés sans lest en Espagne, et soient au moins autorisés à apporter un cargaison en France. Une conférence qui s'est tenue le mois dernier a fait connaître que les mesures prises par le « ministry of shipping » n'étaient que momentanées. Le gouvernement français exerce une action directe sur le gouvernement anglais pour obtenir que le tonnage naviguant pour la France ne soit pas détourné de sa destination. Mais vous connaissez la situation charbonnière de l'Angleterre et les préoccupations de l'Europe au sujet de l'insuffisance du combustible... — ROGER VALBELLE.

Ne nous laissons pas devancer

Toutefois, une question plus grave encore domine le débat, et la transformation du Rhône est peut-être le moyen le plus sûr de combattre la Mittel-Europa, qui tend à repaître de ses cendres. L'Allemagne a fait et continue de faire des efforts gigantesques pour relancer l'industrie française qui se trouvait asséchée dans la Suisse allemande, voilà une conquête pacifique et commerciale de l'élément helvétique qui est aujourd'hui le moins proche de nous.

Voici maintenant que s'ouvrent pour la France des perspectives radieuses. Et il suffira de bien peu de choses pour les réaliser, aussitôt refait le Rhône : soixante écluses à reconstruire au tirant d'eau à augmenter de 0.40 et de 0.80 centimètres sur certains points du parcours, ici un ascenseur ou un plan incliné, quelques travaux d'élargissement, c'est à peu près tout.

Et nous, nous y gagnons de donner une vie intense à nos régions intérieures, trop souvent à demi mortes. Voici, jusqu'à Chalon-sur-Saône, ce need de chemins de fer et de voies fluviales navigables, un merveilleux hinterland intérieur. Chalon deviendra pour la France ce que Genève sera pour la Suisse, notre avant-port sur la Méditerranée.

Quant à Lyon, que ne devient-il pas ! Port d'entrepôt, port de transit, port de triage. Voici, d'après M. Colinet, président de la Chambre de commerce lyonnaise, ce que nous en pouvons attendre, et tout de suite. Du Nord et de la Saône, il recevra, transbordera ou transmettra la houille. De l'Est, la saumure et les pâtes à papier qui alimenteront nos papeteries de l'Isère. De Marseille et de Gênes, les matières pondéreuses telles que le blé ou les phosphates, sans compter les vins du Midi. Nous retrouverons la « plaque tournante » fluviale après la « plaque tournante » ferroviaire.

Rhône ou Danube, il faut choisir, c'est-à-dire, France ou Allemagne. On ne retrouve partout l'énergie dont Lyon a fait preuve, et il n'y a plus de doute sur le résultat. En tout cas, Lyon, c'est le pivot du Rhône navigable. Le pivot lient bon. Tous les espoirs nous sont permis.

GUSTAVE RODRIGUES.

Les membres ouvriers de la commission des prix normaux se retirent

On sait qu'à la demande du préfet de police l'Union des Syndicats de la Seine avait mandaté MM. Perret et Henriot pour siéger à la commission de fixation des prix normaux dans le département de la Seine.

Sans donner leur démission, ces deux membres de la commission ont décidé de ne plus participer, jusqu'à nouvel ordre, aux travaux de cette commission. Ils exposent les raisons de cette attitude dans une lettre adressée au préfet de police.

« La commission, disent-ils, ne peut aboutir qu'à constater des prix qu'elle n'a aucun moyen de modifier ; par conséquent, elle sera réduite à enregistrer les hausses successives, mais toujours constantes ».

CONSEIL DE GUERRE

ON A CONTINUÉ D'INTERROGER LE DÉNONCIATEUR

G. QUIEN

De Bruxelles à Interlaken, par la prison de Saint-Gilles et le camp de Sennelager.

Demain sera entendu M. Kirchel, le défenseur de miss Cavell.

L'interrogatoire de Quien s'est poursuivi, hier, dans l'ordre chronologique des événements. Dès le 27 ou le 28 juillet 1915, Quien se trouvait à Bruxelles, et était revenu après sa libération de la prison d'Anvers.

« A votre arrivée, demande le président, pourquoi n'avez-vous pas logé chez miss Cavell ? »

— Dès ma première visite, miss Cavell m'a dit : « Je ne puis vous loger ; allez chez Mme Godart. » Je me suis rendu chez Mme Godart, et un camarade m'avait donné l'adresse.

Cet Allard, fait observer le président, est un personnage suspect que les rapports de police présentent comme un agent de l'Allemagne.

Un des juges, le lieutenant Wagner, rappelle remarquer que la version donnée par Quien à l'instruction sur sa visite à l'adresse de la question suivante : « Vous avez dit à l'instruction : « J'ai demandé de mon arrivée, je me suis senti chez miss Cavell, qui m'accueillait » ainsi ? »

— Malheureux ! saluez-vous, je m'apprêtais à être arrêté d'un moment à l'autre ; courrez chez Mme Godart et dites-lui de se débarrasser de tous les papiers, qu'elle a chez elle, car il paraît que les fils vont d'être arrêtés. Avez-vous des choses à dire ? »

Ges derniers mots, répond Quien, me semblent être une conclusion que j'ai tirée car en me rendant, à la demande de miss Cavell, chez Mme Godart, j'ai trouvé celle-ci en pleurs.

— Mme Godart vous a remis un paquet, demande le président à Quien. Pourquoi, au lieu de le porter, l'avez-vous confié à un petit fils d'Allard ?

— Il y avait, dans ce paquet, des cartes indiquant les routes vers la Hollande. L'une de ces cartes est parvenue à la police allemande. Comment cela se fait-il ?

— J'ignore ; ce que je sais, c'est que ce paquet est arrivé entre les mains de la destination le lendemain.

Puisant aux moyens d'excuses de Quien à Bruxelles, le président s'étonne de ce qu'il a dit.

— Je travaillais comme livreur dans une biscuiterie ; les soldats que je conduisais à la frontière me remettaient quelque argent.

L'AFFAIRE FRYLING

Le 25 novembre, Quien fut arrêté à Bruxelles en même temps que de nombreux Belges et condamné à trois mois de prison, qui fut à la prison de Saint-Gilles. L'association lui reproche d'avoir bénéficié du régime de faveur et d'avoir entretenu les juges allemands Pinkhof des relations avec les Fryling et les autres accusés condamnés très durement, lui dit le président.

— Il y a dans cette affaire des acquiescements assez nombreux, déclare M. Henriot ; je prie le conseil de vouloir bien entendre à ce sujet l'un des avocats, mon confrère belge Kirchel, qui fut également le courageux défenseur de miss Cavell.

