d'exécuter leurs décisions, en prendre de contraires à leurs volontés.

De toutes façons la situation est évidemment des plus critiques. Souhaitons pardessus tout que les mineurs anglais conservent intacte, entière, l'unité de leur magnifique organisation fédérale !

Jean LONGUET.

Chez les Irréductibles
DU LANCASHIRE

Pourquoi ils veulent continuer la lutte. Héroïque obstination. — Ceux qui sont pour la reprise.

(PAR LETTRE D'UN CORRESPONDANT)

Manchester, 1er avril 1912. — Le Lancashire, berceau de tant de mouvements politiques et économiques de la bourgeoisie et de la classe ouvrière de ce pays, est aussi le berceau de la Fédération des mineurs de la Grande-Bretagne.

Aucun autre régiment de la grande armée des mineurs ne lutte avec tant de ténacité que les mineurs du Lancashire. Pendant les dernières années, ils ont sacrifié dans des grèves locales, des milliers de livres sterling, de sorte que leurs caisses sont vides aujourd'hui, après une lutte de plus de quatre semaines. Pourtant ils sont prêts à continuer la grève générale.

L'Ecosse et le Pays de Galles ont été représentés généralement comme les régions les plus combatives mais, d'après les renseignements que l'on peut obtenir aujourd'hui sur le scrutin qui doit décider si la grève doit être continuée ou non, il semble que les mineurs de ces bassins soient en faveur de la reprise du travail.

Pour la Continuation de la lutte

Ici, dans le Lancashire, le sentiment est nettement pour la continuation du combat. Une conférence de délégués résolut le samedi passé, de recommander aux membres des syndicats du Lancashire de répondre « non » à la question posée par la Conférence nationale.

Le président Greenall est un ardent adhérent de cette politique, laquelle est rejetée avec autant d'énergie par le secrétaire fédéral Ashton et le membre du Parlement Walsh. Walsh est traité comme un héros par la presse bourgeoise, parce qu'il a déclaré dans la discussion sur la loi du salaire minimum qu'il reconnaitrait la loi et que « son devoir de citoyen était plus haut que son devoir de syndiqué ». Le même Walsh déclara, il y a deux ans, dans un Congrès ouvrier, qu'il violerait la décision injuste des juges dans les procès Osborne, même s'il courait le danger d'être emprisonné. A la conférence des délégués de samedi, il fut tancé vertement.

Ce matin, je me rendis à un meeting des mineurs, tenu dans un village près de Manchester. Ce fut un meeting des ouvriers d'une mine, où on décida si le travail devait être repris ou non.

A l'entrée de l'assemblée, les quatre peseurs contrôleurs veillaient que personne qui ne travaillait pas au puits n'entrât dans la salle. Ces contrôleurs sont les employés des mineurs qui, d'après la loi de 1871, contrôlent le pesage du charbon.

Quelques camarades du Parti socialiste britannique distribuaient le manifeste du B.S.P., parmi les personnes qui entraient.

Un petit groupe de reporters des journaux de Manchester s'était assemblé devant l'entrée et demandaient à être admis, mais on refusa assez brusquement d'admettre les journalistes. En ce moment, les mineurs ressentent une grande haine contre la presse, ce qui signifie dans ce pays la presse bourgeoise. Tous les journaux bourgeois se sont, en effet, unis dans cette grève contre les ouvriers, qui regrettent maintenant plus que jamais le manque d'une presse ouvrière en Grande-Bretagne. Pendant ces derniers jours, le thème a été beaucoup discuté dans ce village. Le camarade Northcote avait fait une conférence au voisinage sur l'état du mouvement socialiste, démontrant graphiquement par des projections le puissant développement de la presse des ouvriers du continent, et surtout d'Allemagne. Dans plusieurs meetings, on a même maltraité les pauvres reporters qui, dans la plupart des cas sont eux-mêmes syndiqués, ayant de la sympathie pour les ouvriers en grève.

Impressions de Militants

Je parlais d'abord à un jeune mineur aux yeux bruns, grands et fiers, qui était évidemment fatigué de la lutte. A la dernière répartition des secours de grève, qui avait vidé la caisse, m'assura-t-il, chacun n'avait reçu que deux shillings et demi. Mais les vieux à têtes grises, auxquels je parlais, n'avaient pas les mêmes idées. Je les trouvais tous en faveur de la lutte jusqu'au bout. Un vieux peseur contrôleur m'expliqua son point de vue.

« Voyez-vous, me dit-il, il serait faux de faire cesser la grève au moment où nous sommes si près de la victoire complète. La presse nous veut faire accroire que nous avons gagné tout par la loi du minimum. Nous autres, ouvriers, nous savons mieux à quoi nous en tenir. A quoi sert un principe s'il ne nous donne pas un minimum de salaire sous une forme tangible, en schellings et pence ? Je suis convaincu que nous pourrions régler toute l'affaire sous la pression de la grève en une seule semaine. »

Autre Son de Cloche

Un fonctionnaire du Syndicat me montra le revers de la médaille.

« La loi du minimum — commença-t-il — n'est pas si mauvaise qu'on l'affirme. En tout cas, notre opposition ne la rendra pas meilleure. Si nous ne prenons pas tout de suite la résolution d'envoyer nos représentants aux comités régionaux, le fonctionnaire du gouvernement fixera le minimum pour nous. Donc, l'opposition à la loi est inutile.

« Pouvons-nous atteindre davantage en chômant durant les négociations ? On parle de la pression exercée par la continuation de la grève. Quelle pression ? Sur le gouvernement ? Celui-ci a déjà trop mis à l'épreuve la patience de ses adhérents pour que nous puissions nous attendre à d'autres concessions.

« Une pression sur les employeurs ? A ceux-là, la continuation de la grève serait agréable. Ils ont déjà fait d'énormes bénéfices ayant et pendant la grève, et plus longtemps que la lutte dure, plus longtemps durera la période des prix de charbon élevés, période qui viendra à coup sûr. Mais supposons que nous réussissions, au centre de l'Angleterre, à nous accorder en peu de temps avec nos patrons sur le montant des minima : les districts du centre devront-ils attendre des semaines que l'affaire soit réglée au Pays de Galles, en Ecosse et au nord de l'Angleterre ? Cela créerait une situation pleine de dangers.

« Vraisemblablement, dans quelques parties du pays, les ouvriers dont le minimum serait réglé, reprendraient le travail. De l'armée disciplinée de la Fédération sortirait en peu de temps une masse confuse, et il faudrait alors réorganiser la Fédération dont l'organisation nous a coûté de longues années de travail ! La chose la plus importante, c'est de conduire nos régiments au travail dans les mêmes rangs serrés avec lesquels ils sont entrés en bataille »

— Quelle majorité va décider si la lutte doit être continuée on non ?

— La Conférence nationale n'a rien décidé sur ce point là. Mais vous pouvez être sûr que l'on fera cesser la grève même s'il n'y a pas une majorité de deux tiers pour.

— Et les ouvriers, est-ce qu'ils obéiront en tous cas à l'ordre de la Conférence nationale qui aura lieu cette semaine ?

— Bien sûr ! »

Entre autres choses, j'appris dans ce village que le meeting qui s'y tenait fut le premier depuis le commencement de la grève. Chez les mineurs de Lancashire aucune assemblée, aucun discours n'est nécessaire pour maintenir l'union de ces admirables lutteurs !

J. Kottgen.

Le Centenaire d'Alexandre Herzen

Tous les Russes qui pensent et qui luttent vont fêter, tant en Russie qu'à l'étranger, le centième anniversaire d'Alexandre Herzen, né le 6 avril 1812 à Moscou.

On sait quel rôle a joué dans la libération des serfs russes (1861) ce grand proscrit et publiciste, le directeur de l'*Etoile Polaire* et de la *Cloche* (1855-1868).

Herzen fut l'ami de K. Marx et Proudhon, de Garibaldi et Mazzini, de Karl Vogt et Kossuth, de Worcell et Mickewitz, et de tant d'autres proscrits de toutes les nations civilisées.

Pour fêter la mémoire de Herzen, plusieurs comités se sont constitués.

A Nice, où Herzen fut enterré en 1870, un comité, présidé par nos amis Michel Delines, Frédéric Stockelberg et Michel Toumanoff, organise un pèlerinage sur la tombe du grand proscrit. Ce comité a reçu l'adhésion de Gabriel Monod, Anatole France, F. de Pressensé, L. Descaves, P. Kropotkine, G. Plekhanof, E. Roubanovitch, Vera Figner, etc.

A Paris, une première réunion aura lieu dimanche 7 avril, à 8 heures et demie du soir, salle d'horticulture de France, 84, rue de Grenelle, où prendront la parole les citoyens N. Avxentief, Bogoutcharsky, le docteur Cheinisse, Lounotcharsky, Roubanovitch et Serochevsky.

Cette réunion est organisée par la *Bibliothèque Tourgueneff*.

Une autre réunion, organisée par la *Caisse des secours aux réfugiés politiques russes* et présidée par Vera Figner et F. de Pressensé, aura lieu ultérieurement. — S. R.

PARTI SOCIALISTE

Section française de l'Internationale ouvrière

Réunion de la Commission administrative permanente aujourd'hui jeudi, à 3 heures du soir, au siège, 37, rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie.

Ordre du jour : Correspondance. — La constitution civile du Parti.

Le Secrétaire : Louis DUBREUILH.

La Pétition
POUR LES
Habitations à bon marché

L'adhésion du Conseil municipal de Paris au projet socialiste d'habitation à bon marché ne doit pas clore l'agitation contre le loyer cher. Il reste à emporter le vote du Parlement et à assurer une loyale application *du projet.*

Les détenteurs des pétitions de la Fédération de la Seine sont priés de les faire parvenir d'urgence au citoyen Dormoy, 49, rue de Bretagne, Paris (3e).

Des gens de mer

LES DERNIÈRES TEMPÊTES SUR LES COTES BRETONNES. POUR QUELS SALAIRES DES PÊCHEURS LES ONT AFFRONTÉES. — UN NAUFRAGE PARMI LES AUTRES. — UNE MENACE

La tempête qui, pendant cinq jours, hurla sur les côtes de Bretagne, coïncidait avec la grande marée d'équinoxe. Aussi certains disent-ils qu'ils ne virent jamais la mer en si violente fureur. Elle s'avança dans les terres avec une impétuosité terrible et grandiose. A Portsall, à Brignogan, près de Brest, elle gagna les maisons des pêcheurs et les envahit. A Saint-Pol de Léon, elle coupa la chaussée de Sainte-Anne ; à Plat-Gousset, à Saint-Pair, près de Granville, elle attaqua les terrasses, mina et abattit les digues de préservation. Mais le plus effrayant fut à Quiberon. La longue et mince presqu'île qui s'avance hardiment en pleine mer, si étroite que la route, en certains endroits, ressemble au pont d'un navire battu des flots, fut coupée par l'Océan : les vagues de la grande marée, soulevées par le vent, se rejoignirent par dessus la chaussée avec un fracas de bataille. A Saint-Pierre, la mer donna l'assaut aux maisons. A plus de deux cents mètres dans l'intérieur des terres elle projeta des flocons d'écume.

En ces jours de tempête des pêcheurs sortirent. On éprouve quelques embarras à parler d'eux. Leurs travaux, leurs misères, leurs malheurs ont été trop souvent exploités par les fabricants de facile émotion. Mais s'ils nous ont décrit d'abondants naufrages, les poètes ont dédaigné de nous faire savoir le prix des peines que subissent leurs héros. Pour quel salaire sort-on en mer quand la tempête menace ? Voilà ce que les complaintes ne disent pas.

Pour trente sous

Ceux qui sont sortis en ces jours de catastrophes allaient pêcher au filet le maquereau ou la grosse raie.

On met à la voile le soir pour commencer la pêche au petit jour. Le bateau danse sur les vagues et l'on embarque des paquets d'eau à chaque coup de vent. Le gouvernail, misérable pièce de bois vermoulue, disloquée, grince, craque, menace d'abandonner l'embarcation. Quand on s'est éloigné de la côte et que l'on décide d'attendre là le jour, on *cabane* le bateau : on abat la voile et on dort sur les planches mouillées du fond. Le poisson ne *donne* pas quand la mer est mauvaise ; pour dix heures passées au large, sous la pluie, sous la menace continuelle de l'accident, on gagne péniblement trente sous. Quand on les gagne ! Les *mareyeurs* qui achètent le poisson le paient au prix qu'ils veulent. Si le pêcheur n'est pas content, qu'il rejette son butin par dessus bord.

Pendant la grande marée, des pêcheurs de goémon sont sortis aussi. Ceux-là sont allés mouiller leur bateau à trois mille de la côte. Puis, avec de longs harpons, ils ont saisi la plante visqueuse, l'ont hissée à bord. Ils travaillent mouillés des pieds à la tête. Les usines qui fabriquent l'iode et la soude leur achètent le goémon calciné au prix moyen de trois francs les cinquante kilos. Par gros temps, rares ont été ceux qui gagnèrent trois francs *à deux* en une journée de mer.

Mais toutes les barques ne sont pas rentrées : la côte de la mer sauvage, à la pointe du Morbihan, fut couverte de débris. Nous n'énumérerons pas les naufrages. Nous en conterons un pourtant, pour l'exemple.

A Piriac, dans les Côtes-du-Nord, le pêcheur Liboubau avait pris la mer avec son jeune fils. Le vent soufflait, les vagues étaient fortes ; la pêche fut mauvaise, ils rentrèrent. La pluie se mit à tomber avec violence et le vent grossit ; tandis que le père, les deux mains crispées sur le mauvais gouvernail, s'efforçait de garder la direction, le fils manœuvrait la voile. Une saute brusque de vent jeta la barque sur un rocher ; elle toucha, une déchirure ouvrit le fond, l'eau entra. Alors, ce fut la lutte désespérée : le petit s'exténua pour avengler la voie d'eau, vider la barque à l'aide d'une méchante gamelle. Pauvres efforts, peine inutile.

L'eau monta, le canot disparut. Le père, pris dans la voile qui s'étendait sur l'eau qui le soufflait, nageait, se débattait, cherchait son fils, manquant couler, se soutenant à peine, épuisé, il réussit à prendre pied sur un rocher. On le vit nettement, du bateau sauveteur qui se hâtait, se dresser tout droit et, résolument se rejeter à la mer pour porter secours à son fils. Il nagea, plongea et cette fois disparut.

Les sauveteurs arrivèrent trop tard ; la marée rendit le corps de deux pêcheurs.

La menace

La conquête des salaires est périlleuse à ces ouvriers. Ils ne s'étonnent pas. Ils disent « On a bien du mal ». Pourtant, on vient de réussir à les étonner : l'Administration de la marine a obtenu ce résultat en faisant connaître son intention d'abaisser le minimum d'âge des mousses qui s'embarquent pour la grand'pêche à Terre-Neuve, la plus dure, la plus cruelle des campagnes qui soient. Une telle mesure aura pour résultat un accroissement de la mortalité des jeunes marins, si rudement frappés dès maintenant. Les Syndicats d'inscrits maritimes protestent contre cette mesure, qui sacrifierait la vie des mousses aux petits profits des armateurs. Nous y reviendrons.

L.-M. BONNEFF.

La Grève des Chauffeurs

M. Delanney, préfet de la Seine est actuellement en deuil. C'est, nous apprend le *Temps*, le seul motif qui ait empêché la continuation des pourparlers entre le gouvernement et les délégués du consortium. Il y eut bien entre M. Poincaré et ces derniers une entrevue lundi, mais elle fut remise à aujourd'hui en raison de ces faits.

Attendons donc, tout en faisant remarquer que la question qui devait être posée par les pouvoirs publics aurait du être nette : Le consortium acceptait-il l'arbitrage ?

En ajournant les pourparlers, les Compagnies ne paraissent avoir d'autre but que de gagner du temps pour former le plus grand nombre possible de jaunes.

Qu'importe le nombre des écrasés dans Paris. Qu'importe la maladresse criminelle des briseurs de grève, les Compagnies, la police et le gouvernement s'en moquent aussi bien que des grévistes. Il faudra pourtant que cela ait une fin.

En attendant, les chauffeurs grévistes tiennent bon et sauront encore faire les sacrifices nécessaires pour continuer la lutte.

Les bons d'émission de 25 francs sont pris normalement par les organisations, les listes de souscription affluent et les termes de tous les nécessiteux seront payés le 8 avril.

Et demain, ce sera aussi la décision prise par tous les ouvriers et employés des Transports de verser une journée de leurs salaires pour leurs camarades chauffeurs.

Une Délégation de Cheminots

LES DECLARATIONS DU MINISTRE

Hier matin, à 10 heures, une délégation de cheminots du Syndicat National, conduite par le camarade Bidegarray, a été reçue au ministère des Travaux publics par M. Jean Dupuy. Elle a attiré l'attention du ministre sur les points suivants : Réintégration des révoqués, réglementation du travail, nationalisation des chemins de fer, rattachement à la métropole des réseaux de l'Afrique du Nord.

Sur la question des réintégrations, le ministre a affirmé qu'il ne pouvait pas contraindre la volonté des Compagnies, mais il est prêt à examiner avec bienveillance tous les cas individuels qu'on voudra lui soumettre.

Pour ce qui est de la réglementation du travail, il ne peut prendre l'engagement de faire comprendre la catégorie des employés de chemins de fer dans le projet de loi actuellement soumis à la Chambre sur la journée de dix heures. En revanche, il insistera devant le Sénat en faveur de la deuxième partie de la loi Berteaux-Jaurès qui s'occupe du travail et du repos dans les chemins de fer.

Les Tribunaux

L'AFFAIRE NAUDORFF

M. Rochefort, au moment où Charles-Louis de Bourbon — se prétendant descendant de Louis XVII — demandait au Sénat, par l'organe de M. Boissy d'Anglas, à être réintégré dans la qualité de Français, écrivit qu'il était un imposteur et que tous les Naudorff étaient des escrocs.

M. de Bourbon assigna en diffamation et l'affaire venait hier devant la 9e chambre. Ce devait être une affaire de diffamation banale. Mais Me Moro de Giafferi souleva deux objections.

1° Il demandait — M. de Bourbon étant étranger, puisque les Naudorff sont Hollandais — que celui-ci versât la caution dite « judicatum solvi » exigée des demandeurs étrangers.

2° Il soutenait la nullité de l'assignation lancée par M. de Bourbon, celui-ci n'ayant pas le droit de s'appeler ainsi.

Et alors nous dûmes pour étayer cette thèse entendre des témoins pour savoir si le « Dauphin » est bien mort au Temple en 1795, ou si, au contraire, il a pu être enlevé. J'ai écouté tous ces historiens à côté du substitut Granié et tous deux nous trouvions que vraiment les historiens ne savaient pas grand chose. Louis XVII serait mort, disaient les uns, car son acte de décès a été dressé et les correspondances des contemporains l'affirment. Il ne serait pas mort, disent les autres, car on lui aurait substitué un autre enfant qui lui ressemblait. Et malgré moi je songeais à la jolie remarque d'Anatole France : « Il est si difficile de se mettre d'accord pour juger les événements contemporains comment veut-on porter bien un jugement sur ceux du passé. »

Nous verrons après les vacances ce qu'en fera le tribunal.

CONTRAT COLLECTIF

Le tribunal de Beauvais vient de rendre un jugement très intéressant sur le droit qu'a un syndicat de poursuivre un patron qui ne respecte pas un contrat collectif.

Au lendemain des grèves de Méru, le syndicat des boutonniers passait un contrat collectif avec les patrons de la région méruvienne. Ce contrat était renouvelable annuellement.

L'un des patrons, M. Tabary, de Larmaison, s'empressa de tenir pour non avenues les clauses du contrat qui pouvaient le gêner : tarif, durée du travail ; il finit par fermer l'usine et renvoyer le personnel en bloc sur une revendication collective de celui-ci. Le contrat lui interdisait formellement d'agir ainsi.

Devant le tribunal M. Tabary soutint que le syndicat n'était pas recevable à réclamer l'exécution du contrat et des dommages-intérêts.

Le syndicat, par l'organe de son avocat, notre ami Louis Oustry, fit triompher sa prétention. Le syndicat a été déclaré recevable dans son action ; le tribunal a reconnu les manquements au contrat de la part de M. Tabary et l'a condamné en mille francs de dommages-intérêts envers le syndicat.

Il faut respecter ses engagements, même quand on est patron, et même vis-à-vis d'un syndicat ouvrier. — J. U.

Le lock-out des tailleurs de pierre

Et la série des patrons qui déclarent forfait s'enrichit chaque jour ; chaque jour de nouveaux entrepreneurs sont las de la tyrannie que les manitous de la rue de Lutèce faisaient peser sur eux, ils adhèrent à la journée de neuf heures et ceux qui avaient licencié leur personnel lui rouvrent les chantiers.

Parmi les dernières victoires ouvrières, citons donc : Bouchet, la maison Orliange, le chantier Lartier. Ainsi s'émiette le bloc patronal.

Aujourd'hui, rue Cambronne, réunion des lockoutés.

Terrible Accident à Bordeaux

POMPIERS GRIEVEMENT BLESSÉS

Bordeaux, 3 avril. — Un terrible accident vient de se produire Place d'Aquitaine.

Une section de sapeurs-pompiers revenait de combattre un incendie, rue Marbotin, quand le conducteur d'une tonne-pompe voulut dépasser en vitesse un tramway arrivant au garage de la Place, mais il fut arrêté par un attelage chargé de sacs qu'il dut contourner. Le tramway heurta le derrière de la tonne-pompe si violemment qu'elle fut renversée et tous les hommes qu'elle portait projetés sur le pavé.

Le conducteur, Pierre Fourtanier, âgé de 38 ans, se fendit le crâne. Il est actuellement dans le coma ; sa mort n'est qu'une question d'heures.

Le caporal Louis Trégenc, 31 ans, eut un bras et une jambe fracturés ; le sapeur Jean Castets, 30 ans, une jambe et une omoplate brisées. Enfin, le sous-lieutenant Caussade, chef du détachement, reçut quelques blessures heureusement peu graves.

Les blessés ont été transportés à l'hôpital Saint-André. — (*L'Information.*)

Prière à nos abonnés dont l'abonnement arrive à expiration au 31 mars et à qui nous avons adressé un mandat-carte, de nous le renvoyer par retour du courrier, afin d'éviter un retard dans la réception du journal et des frais de recouvrement.

Souscriptions d'Actions par Versements partiels

DOUZIEME LISTE

A. Degraveir, à Montargis (2e vers.)		2	»
Monteil, à Paris (5e vers.)		5	»
Müller, à Saint-Ouen (2e vers.)		15	»
Jean Millery, du *Socialite de Saône-et-Loire* (5e vers.)		10	»
Un ayant-droit au bien-être (1e vers.)		5	»
Jean Pagès, (2e et dernier vers.)		5	»
Monteil, à Paris (6e et dernier vers.)		5	»
Section de Vanves du Parti socialiste (S. F. I. O.) (2e vers.)		5	»
Parti socialiste (S. F. I. O.), groupe de Saint-Dizier (Hte-Marne) (2e vers.)		6	50
Un groupe d'employés du ministère du Travail (3e vers.)		5	»
Bouclos (1 action)		5	»
Parti socialiste (S. F. I. O.), Fédérat. de la Seine, 15e section, groupe de Javel (3e vers.)		5	»
E. Bonnaux, à Romilly (3e vers.)		6	»
Ch. Labé	— —	6	»
Boidard	— —	6	»
E. Thériot	— —	6	»
A. Salis	— —	6	»
E. Florentin	— —	6	»
E. Noël	— —	6	»
G. Garnichat	— —	6	»
Jacquemard	— —	5	»
L. Fayolle	— —	6	»
Guillot Chastrelle	— —	6	»
Lejeil	— —	12	»
L. Thibault	— —	4	»
A. Vaillant	— —	5	»
Toussaint, à Romilly (2e vers.)		6	»
Un socialiste, E. G., à Rouen (4e vers.)		5	»
Un militant de la 9e section (2e vers.)		10	»
Total de la 12e liste	1 action	180	50
Total des listes précéd.	92 —	1.039	30
Total à ce jour	93 —	1.219	80

Rectification. — Il a paru dans la 11e liste un versement de 20 francs, intitulé Sénèque, pour 1 action. Cette somme était le complément du premier versement de 5 francs fait par le citoyen A. Foussat, à Alger, également pour 1 action. Il y a donc lieu de déduire 1 action du total des actions souscrites par versements partiels ..... 1 action

Total ..... 92 actions

UN CADEAU DE M. JEAN DUPUY AUX CAPITALISTES

Quatre Concessions de Mines

Comme l'*Humanité* le faisait prévoir il y a quinze jours, M. Jean Dupuy a soumis au président de la République quatre décrets accordant des concessions de mines. Une note officielle annonce que ces décrets paraîtront au *Journal Officiel* de ce matin.

Ainsi que nous l'avions dit, les Aciéries de France et celles de la Basse-Loire recoivent les gisements de fer d'Abbeville et de la Grande-Rimont en Meurthe-et-Moselle et deux sociétés filiales de la Société des Mines d'Or d'Auvergne les gisements aurifères de Beaune et de l'Aurdéras, en Haute-Vienne.

Le cadeau que M. Augagneur préméditait et que M. Jean Dupuy effectue ne saurait nous plaire puisqu'il est fait au détriment du patrimoine national, ou de ce que le capitalisme a bien voulu jusqu'ici en laisser.

Rien ne l'imposait. Les deux sociétés métallurgiques favorisées aujourd'hui sont tout simplement deux sociétés qui ne possédaient rien en Lorraine, dans la région où la métallurgie française tout entière sera concentrée dans quelques années. Elles avaient, comme on dit, « manqué le train » à l'époque où leurs concurrents s'assuraient de positions utiles. C'est sans doute très fâcheux pour elles, mais cela n'obligeait nullement le peuple français, propriétaire des richesses naturelles du sol, à tirer leurs actionnaires d'embarras.

Quant aux sociétés de mines d'or, ce sont, à l'heure actuelle au moins, de pures sociétés de spéculation, opérant à l'aveuglette des recherches qui n'ont pas donné grand chose jusqu'ici. On ne peut en ce qui les concerne parler ni peu ni prou d'industrie nationale et les gisements qu'on leur abandonne ne répondent à rien qu'au chantage exercé par le sénateur Codet, président des Mines d'or d'Auvergne, organisateur de pèlerinages de « travailleurs » limousins à la place Beauvau.

Mais laissons ce point. On voulait donner quatre concessions, on les donne. Nous ne pouvons que formuler, une fois de plus, notre protestation contre une politique d'abdication et d'impuissance.

Une chose du moins nous satisfait partiellement, nous l'avons dit déjà et nous le répétons. C'est que ces concessions sont faites à titre onéreux et non plus à titre gratuit. Voici ce que dit à ce sujet la note officielle :

Les sociétés métallurgiques verseront à l'Etat, à titre de fonds de concours, 20 % des bénéfices de leurs exploitations.

Les sociétés concessionnaires des mines d'or verseront à l'Etat 12 et demi pour cent de leurs bénéfices ; elles seront en outre tenues, aux termes de leurs statuts, de prélever 5 % en faveur de leur personnel, ce qui porte à 17 et demi pour cent la part des bénéfices réservés à l'Etat et aux ouvriers.

Les sommes provenant de la participation aux bénéfices offerte à l'Etat seront employées, par moitié à des études et travaux entrepris par le service des mines en vue de développer l'industrie minière en France ou d'améliorer les conditions d'exploitation, et par moitié à des institutions d'assistance et de prévoyance au profit des ouvriers mineurs et de leurs familles.

Ce qu'on impose aux bénéficiaires est bien peu de chose. Du moins leur impose-t-on quelque chose, et cela seul est beaucoup.

Nous voulons voir là la renonciation définitive au principe abominable de la loi de 1810 et l'abandon sans retour du système des cadeaux institué par Napoléon.

En attendant qu'on révise le régime général des mines et qu'on rédige une législation un peu plus moderne, que nous ne cesserons de réclamer, nous enregistrons cette première satisfaction — bien mince — qui est due uniquement à la campagne de la C. G. T. et des socialistes, les seuls défenseurs, en cette occasion, comme en toutes, des droits incontestables de la collectivité.

André MORIZET.

LE RETOUR DE L'HIVER

La neige tombe dans l'Est

Nancy, 3 avril. — Depuis six heures du matin la neige tombe sur Nancy et sur la région.

La température est très basse.

Dans le Sud-Est

Saint-Etienne, 3 avril. — La neige et la pluie tombent sur la région stéphanoise. Les courriers sont retardés dans la montagne. Le froid est vif.

En Allemagne

Carlsruhe, 3 avril. — La neige est tombée en abondance dans la région de la Forêt-Noire.

Collision de Trains

Rouen, 3 avril. — La nuit dernière, vers une heure du matin, une collision s'est produite entre deux trains de marchandises, sur le viaduc de Malaunay, à l'intersection des lignes de Dieppe et du Havre.

Une quinzaine de wagons ont déraillé.

L'Exode des Capitaux
ET LA
CLASSE OUVRIÈRE EN FRANCE
Par LYSIS

XXXI

Tandis que nous exportons nos capitaux par milliards, notre commerce et notre industrie continuent à végéter et notre outillage national non renouvelé se trouve dans un état de plus en plus insuffisant. Si nous ne marchons pas à la ruine, nous nous acheminons en tout cas vers la décadence économique. Il faut entendre par ce mot que nos progrès étant très lents, tandis que ceux des autres pays sont très rapides, le rang que nous occupons parmi les nations tend d'année en année, à s'abaisser...

Tandis que la France exporte son épargne dans la proportion des trois quarts, elle développe à peine ses industries existantes et ne crée sur son sol pour ainsi dire aucune industrie nouvelle, elle ne procède non plus à l'exécution d'aucuns travaux publics importants, ses chemins de fer manquent de matériel roulant, ses ports sont équipés misérablement, son système de canaux est antédiluvien. C'est ce lamentable état de notre outillage français que nous allons mettre en lumière.

Dans cette partie de notre sujet, nous ne ferons pas œuvre personnelle, mais notre rôle se bornera presque toujours au contraire à reproduire les revendications que nos producteurs adressent depuis beaucoup d'années aux pouvoirs publics, sans qu'il leur soit donné satisfaction, en dépit de l'appui que leur prêtent de nombreux parlementaires et écrivains compétents. Cependant il n'échappera pas au lecteur que l'ancienneté de ces revendications ne fait que rehausser leur intérêt.

***

Si nous consultons le mouvement commercial de ces dernières années, nous voyons que le chiffre des exportations de marchandises de la France, de l'Angleterre et de l'Allemagne a varié dans les proportions suivantes depuis l'année 1906 :

	France	Angleterre	Allemagne
	(Millions de francs)		
1906	5.265	11.619	7.853
1907	5.596	13.064	8.453
1908	5.051	11.518	7.902
1909	5.718	11.840	8.141
1910	6.233	13.470	9.231
1911	6.172	14.036	10.127

Non seulement nos statistiques commerciales accusent des chiffres infiniment plus faibles que ceux des pays voisins, mais leur tendance au recul va toujours en s'accentuant. En six ans, les exportations de la France ont progressé de 907 millions, tandis qu'elles ont augmenté en Angleterre de 2.417 millions et en Allemagne de 2.274 millions. Pendant l'année 1911, qui a été si troublée, les exportations de l'Allemagne se sont accrues de 900 millions, tandis que les nôtres ont été l'objet d'un fléchissement. La simple comparaison des chiffres précédents permet d'apprécier dans quel état d'infériorité se trouve notre pays et fait comprendre que s'il ne s'opère pas un changement radical dans sa politique économique, son influence et sa situation dans le monde doivent aller en diminuant.

« Depuis un demi-siècle, disait récemment M. Georges Blondel, la plupart des nations civilisées ont fait, au point de vue du commerce extérieur, de très grands progrès. Nous avons suivi, nous aussi, le mouvement général, mais les statistiques prouvent qu'un certain nombre de peuples sur lesquels nous avions jadis une forte avance, ont gagné des rangs ; quelques-uns nous ont maintenant dépassés. Le temps n'est pas éloigné où nous étions au second rang, immédiatement après l'Angleterre ; nous sommes maintenant au quatrième, fortement distancés par l'Allemagne et par les Etats-Unis ! Depuis un quart de siècle, le commerce extérieur des principales nations européennes a augmenté dans une proportion qui varie de 110 à 300 o/o. La progression n'a été en France que de 90 o/o. »

***

Notre marine marchande est en complète décadence. En 1910 la flotte à vapeur des principaux pays était la suivante :

Angleterre	6.411 navires
Allemagne	1.356 —
Norvège	1.093 —
Etats-Unis	906 —
Suède	825 —
Japon	614 —
France	602 —

La France est au septième rang !

Le tableau que nous publions ci-dessous est édifiant ; il montre quelle a été la progression de la flotte à vapeur dans les principaux pays européens entre les années 1883 et 1908 :

	1883 tonneaux	1908 tonneaux
Angleterre	3.823.000	10.355.000
Allemagne	346.000	2.328.000
Norvège	77.000	841.000
France	444.000	802.000

En 1883, la flotte à vapeur de la France était sensiblement supérieure à la flotte à vapeur de l'Allemagne ; en 1908, c'est-à-dire vingt-cinq ans plus tard, elle était trois fois plus petite que cette dernière.

Un trait caractéristique de notre décadence maritime est l'énorme proportion de navires étrangers desservant nos ports français. Il faut observer d'autre part que cette proportion grandit sans cesse, comme le montre le tableau suivant :

Mouvement général de la navigation
(entrées et sorties réunies)

	Pavillons français	Pavillons étrangers	Total
	(Milliers de tonneaux)		
1890	8.611	14.649	23.260
1895	7.935	14.559	22.494
1900	9.011	22.235	31.346
1905	11.157	26.763	37.920
1906	11.227	30.452	41.679
1907	11.386	34.220	45.606
1908	12.341	35.440	47.781

De ces chiffres il résulte que si le mouvement de la navigation s'est accru de 24 millions 521.000 tonneaux entre 1890 et 1908, cet excédent a profité presque entièrement aux marines étrangères (proportion 85 o/o) et très peu à la marine française (15 o/o).

On sait que les paquebots allemands font escale dans nos ports français pour y prendre ou y laisser des passagers et des marchandises ; ils s'arrêtent à Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, le Havre, Cherbourg, pour leurs lignes nord-américaines ; à Saint-Nazaire, la Pallice, Bordeaux pour pour celles des Antilles, du golfe du Mexique et de l'Amérique du Sud, à Marseille pour celles de la Méditerranée, de l'Océan Indien et de l'Extrême-Orient. Il en est de même, quoique dans une mesure moindre des navires hollandais, danois, suédois et norvégiens. Le cabotage à vapeur anglais vient dans nos ports de la Manche et jusqu'à Nantes prendre nos produits alimentaires pour les emporter en Angleterre.

Dans un rapport présenté à la commission du budget en 1907, M. Pierre Baudin disait notamment :

Aujourd'hui, l'Allemagne en est à ce résultat inouï, qui, prédit il y a vingt-cinq ans, eût semblé la plus chimérique conjecture, d'avoir à son service dans la Méditerranée, une flotte de navires marchands plus importante que la nôtre. L'effort qu'elle a déployé dans cette mer qui ne baigne aucune parcelle de terre allemande, a rendu les côtes latines si hospitalières aux navires et aux ballots de marchandises hanséatiques que notre place y devient de jour en jour plus réduite. Marseille perd le fief où sa domination fut pendant tant de siècles exclusive et voit, impuissante, une bonne part du commerce des Echelles s'abriter sous le pavillon allemand. Demain, si nous ne voulons pas réagir, les armateurs de Brême et de Hambourg seront maîtres des transports dans la Méditerranée, et par conséquent du trafic, à moins que l'Anglais récalcitrant ne regimbe et n'arrive à s'associer aux bénéfices de cette mise en coupe réglée.

D'une enquête faite auprès de nos consuls par M. Audiffred, sénateur de la Loire, il résulte que le nombre des navires français entrant dans les ports étrangers est tout à fait insignifiant.

En 1906, on relève à Gand 699 navires anglais, 94 navires allemands, 5 navires français ; à Anvers, 3.488 navires anglais, 1.306 navires allemands, 125 navires français ; à Rotterdam, 4.600 navires anglais, 1.750 navires allemands, 125 navires français ; à Brême, 540 navires anglais, 3 navires français ; à Hambourg, 7.866 navires anglais, 104 navires français. A Lübeck, le consul écrit qu'en onze ans il n'est pas entré un seul navire français dans le port !

Mêmes statistiques désespérantes à Lisbonne, à Gênes, à Trieste, à Venise, etc. A Gênes, le pavillon français vient au septième rang ; nous avons devant nous les Anglais, les Allemands, les Espagnols, les Austro-Hongrois, les Grecs et les Hollandais. A Naples, le consul écrit : « Nous laissons à des pavillons étrangers le soin et le bénéfice, sans parler des voyageurs, de manipuler et de transporter nos propres marchandises ou celles qui nous sont destinées. A Palerme, le pavillon français est tout à fait éclipsé par le pavillon allemand. A Trieste, en Autriche, 150 navires quittent le port dans une année à destination de la France. Pas un n'est français !

Il en est de même dans toute la Méditerranée, il en est de même en Chine, aux Indes, en Australie, en Amérique, au Chili, etc.

Source gallicalabs.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France