

2^e mille

LA POLITIQUE DE LA PRODUCTION

FRANCIS DELAISI

LE PÉTROLE



PAYOT, PARIS

Paraitront successivement sous le titre commun :

LA POLITIQUE DE LA PRODUCTION

LE CHARBON, par FRANCIS DELAISI.

L'ACIER, par FRANCIS DELAISI.

LA HOUILLE BLANCHE, par FERDINAND GROS.

LA BOURSE, par FRANCIS DELAISI et G. DARQUET.

Etc., etc.

LA POLITIQUE DE LA PRODUCTION

FRANCIS DELAISI

LE PÉTROLE



PAYOT & C^{IE}, PARIS

106, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 106

1921

Tous droits réservés.

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation
réservés pour tous pays.

Copyright 1921, by Payot et C^{ie}.

AVANT-PROPOS

A M. GABRIEL DARQUET,
Directeur du *Producteur*,

Mon cher ami,

En traçant le programme de votre revue, *Le Producteur*, vous écriviez :

« Qu'on ne nous demande nos opinions, ni en politique intérieure ni en politique extérieure.

« Pour le moment, du moins, nous ne saurions répondre que d'une manière détournée par des mots tels que : charbon, azote, engrais, houille blanche, crédit, bureaux d'organisation, culture technique, culture générale ; tous mots qui ne se prêtent guère aux développements d'usage. »

Peut-être cette déclaration parut-elle à certains d'une réserve excessive ; elle était au contraire un programme complet, — j'ajoute-

rais volontiers, le plus complet qui se puisse concevoir. Car l'homme qui connaît le mieux la position des partis et le jeu des diplomates, s'il n'a pas sans cesse à l'esprit ces réalités économiques que vous indiquez, n'aura de la société qu'une vue superficielle, incomplète, et donc fausse. Au contraire celui qui modestement prend la plus simple des matières nécessaires à la vie, et la suit dans ses transformations et ses déplacements, depuis la mine ou le champ originaires jusqu'au consommateur, celui-là verra jouer non seulement les appareils techniques de l'usine, des transports et de la banque, mais le mécanisme délicat de toutes nos institutions politiques et sociales.

Cette étude sur le pétrole en est un simple exemple.

*
* *

Un ingénieur prend un résidu inutilisé de pétrole, le mazout; il le pulvérise en fines gouttelettes et le projette dans la chaudière d'un grand navire : ce simple fait va modifier la structure des sociétés et l'équilibre des empires.

C'est d'ailleurs un lieu commun que toutes

les révolutions profondes ont eu pour point de départ une invention technique.

Le moine inconnu qui le premier mélangea le charbon, le soufre et le salpêtre, en abattant les donjons féodaux, créa les grands États modernes ; et celui qui plaça sur un pivot l'aiguille aimantée fut le vrai fondateur des Empires coloniaux.

L'utilisation du mazout est un fait du même ordre et d'une portée presque égale. Elle date de quelques années, et déjà nous voyons les grands transatlantiques adopter partout le nouveau combustible ; il donne plus de chaleur sous un moindre volume, coûte moins cher, prend moins de place ; la réduction des soutes permet de transporter plus de marchandises à meilleur compte, ce qui entraîne une baisse des frets et du prix de tous les produits circulant sur les mers ; révolution commerciale issue de l'invention technique.

Mais supposez qu'un grand pays fournisse à lui seul les huit dixièmes du combustible nouveau : les navires des autres nations ne pourront bientôt plus circuler sans recourir à ses dépôts de pétrole ; qu'il crée une flotte marchande puissante, et le voilà en fait maître du commerce océanique. Or, le peuple qui devient le « roulier des mers », prélève sur

tous ceux dont il assure les transports, une dîme qui fait abonder chez lui les capitaux. Des industries nouvelles se créent autour de ses ports, ses banques deviennent le lieu de règlement des paiements internationaux. Du coup le marché régulateur du crédit se déplace : nous l'avons vu passer d'Amsterdam à Londres au XVIII^e siècle avec le développement de la marine anglaise. Ne va-t-il pas se fixer à New-York ? Voilà que surgit, sous la poussée de faits commerciaux, un des grands problèmes *financiers* de demain.

Cependant les cuirassés comme les paquebots adoptent le mazout et, disposant d'un combustible moins lourd sous un plus petit volume, augmentent à la fois leur rayon d'action et le poids de leurs canons. Mais alors, la nation qui a les plus importantes sources de pétrole pourra, — toutes choses égales d'ailleurs — armer la plus puissante marine de guerre, et tiendra dans sa dépendance toutes les flottes rivales. La substitution du mazout au charbon devient un problème *militaire* d'importance vitale.

Conséquence : les gouvernements moins favorisés s'en vont chercher partout les gisements de naphte. Les concessions deviendront un objet d'échange entre les grandes

puissances et petits États, de disputes entre nations de même force. Les pétroles de la Perse et de la Mésopotamie, de Roumanie ou de Madagascar viendront à l'ordre du jour des conférences de Spa ou de San Remo, et voilà le pétrole entré dans le jeu *diplomatique* des conflits internationaux.

Quand une nation devient la plus forte, à la fois par le commerce, la finance et les armements, elle peut être tentée par un rêve d'hégémonie. Comment les autres vont-elles réagir ? Ici, il nous faut pénétrer la structure et l'âme de chaque peuple.

En Angleterre, quelques hommes prévoient le danger américain avant même que les États-Unis s'en soient rendu compte.

Ils ne font pas appel au Parlement ni à l'opinion : silencieusement ils dressent la statistique du pétrole dans le monde, s'aperçoivent que l'adversaire épuisera vite ses réserves, s'occupent à accaparer tous les gisements disponibles, y parviennent à peu près par un jeu adroit de combinaisons financières et de pressions diplomatiques, et leurs concitoyens comme leurs adversaires n'apprennent leur manœuvre que quand elle a réussi. Ainsi, un des problèmes vitaux de l'existence d'une nation se trouve résolu par les seules

méthodes des affaires, à l'insu même des peuples intéressés et de leurs représentants officiels. Et cela pose la question des rapports entre nos soi-disant démocraties et les groupes financiers qui les gouvernent dans le secret. C'est le grand problème *politique* de l'heure présente.

Cependant l'oligarchie française, faite à l'image de sa voisine, ne réagit pas comme elle. Nous la voyons abandonner ses gisements et ses énormes concessions à l'exploitation de l'industrie britannique. Pourquoi? Parce qu'elle est composée de bourgeois épris de gain facile, sans risque ni effort; parce que, ayant tous les profits du pouvoir, ils ne se croient pas tenus d'en assumer les responsabilités, et parce que leur milieu même ne leur impose pas l'idée que, tenant tout de la nation, ils lui doivent de contribuer à sa grandeur. Et voici posé le problème *social et moral* de la formation des élites.

Si bien qu'une simple étude du pétrole nous amène à parcourir toute la gamme des faits sociaux, techniques, commerciaux, financiers, politiques et moraux. C'est une sorte de *coupe* à travers les organes de la société, analogue à celles que font les botanistes pour les plantes, et qui permettent

d'en saisir d'un coup d'œil toute la structure.

C'est ce que vous appelez, cher ami, des « analyses exactes » ; c'est cette méthode que vous voulez appliquer à chacun des éléments essentiels de notre vie sociale : charbon, acier, électricité, transports, marchés, crédits. Si cet ample travail est mené à bien, le public qui vous suivra fera sans doute avec vous d'étranges découvertes.

*
* *

Mais, ce ne sera pas là seulement travail d'anatomiste ou curiosité d'historien. Il en sortira peut-être la seule forme d'éducation pratique qui convienne aux nécessités actuelles.

Les applications de la science ont fait des sociétés modernes, un mécanisme si compliqué que presque personne n'en saisit la structure et le fonctionnement dans leur ensemble.

Tout Français possède à la fois une spécialité et une culture générale ; mais elles n'ont généralement entre elles aucun rapport. La première lui sert à gagner sa vie ; il y applique toutes ses facultés d'observation,

d'adresse, d'énergie, afin d'en tirer le maximum d'avantages particuliers. Mais sa journée faite, il n'y pense plus.

S'agit-il d'avoir une opinion sur les affaires publiques? Il se contente d'idées toutes faites, de théories abstraites (démocratiques, socialistes ou royalistes) acquises à l'école, ou au hasard de quelque lecture, — et qu'il tient pour des vérités d'autant plus certaines qu'il ne les a jamais contrôlées. Il y rapporte les événements que lui signale son journal, et il se fait ainsi de toutes choses une opinion, où son expérience propre et son savoir technique n'ont aucune part.

Il ignore même les conditions générales de son propre métier. Commerçant, en face d'un problème de crédit, il s'en remet aux avis de son banquier; chef d'industrie, il cherche rarement à pénétrer la technique de sa fabrication; et le financier n'évalue guère dans une affaire que ses chances de gain ou de perte au moment de l'émission, sans étudier la valeur intrinsèque de l'entreprise.

Le résultat de cette culture purement formelle, c'est, qu'ayant des idées générales sur tout, nous n'avons de notions précises sur rien. Parmi les millions de voyageurs qui, chaque jour, prennent le train, combien ont

une connaissance, même élémentaire, du fonctionnement d'une locomotive, de la formation du capital de la compagnie, ou des contrats qui la lient avec l'État. Tout Français rougirait de ne pas connaître les noms de nos ministres ou des acteurs les plus en vogue ; mais il ignore sans vergogne la personnalité des administrateurs des Banques qui gèrent sa propre fortune et des Sociétés qui administrent les plus grands services publics.

Et c'est ainsi que nous nous promenons en aveugles à travers un monde dont nous ignorons tous les rouages, — sans même l'étonnement admiratif du Sénégalais arrivant de son désert.

L'extrême automatisme du mécanisme social a engendré l'automatisme des citoyens. L'opinion elle-même est menée industriellement ; et les maîtres de cinq ou six grands journaux la dirigent aussi sûrement que l'aiguilleur lance un train vers le nord ou vers l'ouest. Fâcheuse ignorance, car elle fait, des masses populaires et bourgeoises, une force docile aux mains de quelques hommes avertis ; c'est elle qui a permis de constituer au sein de nos apparentes démocraties l'oligarchie de ceux *qui savent*.

Quel remède à ce mal ? Apprendre à tout

homme de métier comment son activité s'en-grène sur les autres rouages de l'activité sociale.

Supposez que le paysan sache d'où lui viennent les nitrates et les phosphates dont il engraisse sa terre, les usines électriques ou chimiques qui les préparent, les navires et chemins de fer qui les transportent, les tarifs douaniers qui protègent son blé, les marchés où on le vend, et les Bourses où s'établissent les cours, alors, sans doute, il défendra mieux ses intérêts, mais aussi il se sentira solidaire des citadins qu'il nourrit, et sans lesquels il ne se nourrirait pas lui-même. Et si par hasard il éprouve dans son activité quelque malaise, connaissant le point précis où son intérêt se branche sur l'intérêt général, il pourra chercher quel rouage doit être modifié ou remplacé.

Il suffit pour cela de lui enseigner ce que c'est que l'industrie du blé dans le monde. L'étude n'en est pas plus difficile à faire que celle du pétrole ou de la houille; elle n'est pas plus aride à apprendre que le catéchisme ou l'histoire des institutions de l'Ancien Régime, elle est peut-être d'un intérêt plus immédiat.

La méthode des « analyses exactes » donne à l'individu le moyen de se défendre,

en même temps qu'elle lui montre le lien de son activité avec celle des autres. Elle forme des producteurs, à la fois indépendants et solidaires. Vous cherchez la vraie formule d'éducation de l'homme moderne ; donnez-lui *la culture générale de sa spécialité*.

*
* *

On l'a remarqué souvent, ceux qui connaissent le moins le mécanisme social sont les plus ardents à vouloir le renverser. Et cela se conçoit ; l'homme qui souffre du régime actuel, s'il n'en pénètre pas les rouages, ne songe pas à l'améliorer : pour lui, le plus simple est de le jeter bas. Quant à en construire un autre, il n'est pas embarrassé ; car il a, grâce à Dieu, des idées générales.

Chacun sait, qu'en 1789, la puissance divine a été transférée du roi au peuple souverain. Celui-ci, indolent monarque, la délègue à quelques centaines d'avocats, à qui la seule vertu de son choix insuffle toutes les compétences ; et, aux lois qu'ils font les éléments obéissent comme au « fiat » de Jehovah. Dès lors, il suffit au prolétariat de s'emparer du « pouvoir » — c'est l'affaire de

quelques jours d'émeute — et le règne de la Justice est arrivé! (*adveniat regnum tuum!*)

La méthode, comme on voit, est simple et facile. C'est celle qu'employèrent les « grands ancêtres » de 1793-1830-1848. Tel est, du moins, l'enseignement officiel de nos écoles primaires. Pourquoi l'opprimé n'emprunterait-il pas à la bourgeoisie un procédé qui lui a si bien réussi? A la vérité, on ne lui dit pas que, depuis lors, se sont constitués des Sociétés Anonymes, des Banques et autres mécanismes financiers, qui, multipliant à l'infini le nombre des capitalistes, tout en concentrant à l'extrême la gestion des capitaux, ont profondément modifié la structure de nos sociétés européennes (à l'exception de la Russie). Mais nos manuels officiels ignorent ces événements essentiels. Aussi ce sont des instituteurs — imbus de vieilles formules universitaires, — qui se font aujourd'hui dans les congrès les plus ardents propagandistes de la dictature du prolétariat. Et voilà comment un enseignement purement idéologique conduit tout droit ceux qui souffrent à la théorie du « chambardement ».

Ceux qui sont satisfaits du régime actuel ne sont pas plus avisés. Sans doute la peur des troubles sociaux les inclinerait volontiers à

des réformes. Mais sitôt qu'on leur en propose une un peu sérieuse, ils s'effarent. Ils sentent confusément que toute modification importante au système fiscal, juridique ou financier, aura des répercussions lointaines sur l'organisme tout entier ; mais faute de connaître la structure de celui-ci, ils ne peuvent les apprécier. Justement défiants de l'impatience des masses et de l'incompétence des assemblées parlementaires, ils se raidissent d'instinct contre tout changement. Il leur semble que s'ils laissaient toucher à la moindre poutre de l'édifice, celui-ci leur tomberait sur la tête, — et ils consentent tout au plus à changer le papier de tenture... Au fond, s'ils connaissaient mieux les piliers de la maison et leur force de résistance, ils seraient moins timides. La terreur de ce qu'ils appellent eux-mêmes « le saut dans l'inconnu » n'est que l'aveu de leur ignorance.

Dès lors, la Société apparaît de plus en plus divisée en deux groupes : ceux qui veulent tout maintenir, et ceux qui veulent tout renverser : la réaction sans mesure s'oppose à la révolution sans frein. C'est la lutte de l'illusion contre la peur, toutes deux procédant de la même ignorance ; et le conflit ira s'exaspérant jusqu'à ce qu'il unisse les deux

aveuglements dans une commune catastrophe.

L'expérience russe porte à ce point de vue un double enseignement : le conservatisme obstiné des Grands-Ducs les a conduits au destin sanglant de Louis XVI et de Charles I^{er} ; et la conquête du « pouvoir » par Lénine a menés à la famine les prolétaires dictateurs.

Au fond, les uns et les autres ont été victimes d'une erreur de méthode.

Il est nécessaire d'ajuster périodiquement les institutions juridiques et sociales, qui sont fixes par nature, avec les forces économiques qui sont en mouvement constant.

Prétendre contenir les secondes dans les limites immuables des premières, c'est s'exposer à de fatales explosions.

Vouloir jeter bas la superstructure au risque d'arrêter la production, c'est provoquer le gâchis et la ruine.

Il faut, comme disent les ingénieurs, *reconstruire la gare sans arrêter le trafic*.

Problème singulièrement délicat. Il suppose, chez les chefs comme dans les masses, une égale et sûre appréciation des besoins et des possibilités. Or, on ne l'obtiendra que par la méthode scientifique des « analyses exactes ». Son usage de plus en plus répandu

semble donc être une question de salut social.

*
* *

Heureusement des signes certains marquent une large évolution dans ce sens. Partout à côté des vieux partis politiques se forment des syndicats professionnels. Les premiers groupent des « citoyens » abstraits, rassemblés pêle-mêle, en vertu de la fiction qui veut qu'un ouvrier ou un valet de ferme soit l'égal d'un banquier ou d'un évêque — ce qui est bien le plus audacieux défi à la réalité. Ils les unissent ensemble par le lien d'une vague idéologie démocratique, socialiste, ou royaliste : groupements nécessairement instables, où la confusion des intérêts favorise toutes les intrigues.

Les seconds rangent les hommes par métiers. Or, le métier constitue les intérêts essentiels et permanents de chaque individu ; il est aussi le domaine où sa compétence est la plus grande. Cette méthode est donc plus stable, plus claire et prête moins à la tricherie.

Le prodigieux développement des syndicats cégétistes, et leur influence bien plus considérable encore que leur nombre, ont montré

à tous la supériorité de ce classement. Les industriels, les commerçants, puis les agriculteurs ont suivi l'exemple des ouvriers, se syndiquant et se fédérant selon les mêmes méthodes : ils viennent même de constituer récemment une C. G. P. (Confédération Générale de la Production) symétrique de la C. G. T.

Enfin les intellectuels se sont groupés à leur tour professionnellement en une *Confédération des Travailleurs intellectuels* (C. T. I.)

A la vérité, ces divers organismes se sont constitués d'abord dans un esprit de défense et de lutte. Mais voici qu'ils commencent à comprendre la nécessité de collaborer.

C'est la vertu propre de la représentation professionnelle qu'elle unit en même temps ceux qu'elle oppose. Les hommes sont et seront toujours divisés quand il s'agit de *répartir* les profits du travail; mais quand il faut *produire*, ils sont bien forcés de s'entendre.

Le principe de la division de travail est à la base de notre civilisation (le sauvage seul fournit à tous ses besoins); et l'on peut dire que le peuple le plus civilisé est celui où cette division est poussée le plus loin. C'est la mesure même du progrès.

Mais la spécialisation de la production

entraîne l'interdépendance des producteurs. Car, du moment où chacun ne fait qu'une pièce de la machine, son travail est vain sans celui du voisin. D'où il suit que l'ouvrier ne peut rien sans le technicien, qui ne peut rien sans le crédit, lequel dépend des débouchés que trouvera le commerçant, et de la puissance d'achat du consommateur : et tous ensemble ne peuvent rien sans le chef d'entreprise qui organise et coordonne leurs diverses activités.

Dès lors, à mesure que le délégué d'une organisation professionnelle — patronale ou ouvrière — s'élève dans la hiérarchie syndicale, il prend une vue de plus en plus large de l'interdépendance des métiers. Le conflit des intérêts se trouve balancé dans son esprit par la solidarité des fonctions ; et cela peut l'amener jusqu'à considérer les revendications de ses commettants du point de vue supérieur de l'intérêt général.

C'est ainsi qu'on a vu récemment la C. G. T. créer avec les groupements de techniciens, de consommateurs, et de fonctionnaires, ce Conseil Économique de Travail où elle s'efforce d'élaborer un programme de gestion en harmonie avec les besoins de tous — et où elle admet la collaboration même des patrons.

C'est ainsi encore que les intellectuels viennent de constituer, à côté de la C. T. I. les *Compagnons de l'Intelligence* qui tâcheront d'ajuster le travail intellectuel aux besoins généraux de la Société.

C'est ainsi, enfin, que les grands industriels établissent actuellement ces *Bureaux d'organisation économique* dont vous attendez, cher ami, la solution du problème qui est la clé de tous les autres : la distribution rationnelle du crédit.

Ces trois organismes se rejoindront-ils un jour pour nous donner la formule générale d'un « Ordre Nouveau », comme vous le prévoyez et le souhaitez? Il est trop tôt encore pour l'affirmer.

En tout cas, chacun d'eux s'est déjà mis au travail. Le C. G. T., après un an d'efforts, vient de soumettre à l'opinion ses projets de nationalisation industrialisée des mines et des chemins de fer et son plan d'une Direction générale de l'Économie.

Pour discuter ces projets, il faudra que chacun des deux autres groupes, — et tout homme intelligent avec eux, — descende à sa suite dans le fonctionnement de nos grands services publics, qu'il en examine chaque rouage, en suive l'agencement, et juge, du

point de vue du rendement, toutes les modifications proposées. C'est à la fois une enquête générale sur les faits et une critique générale des idées qui va s'imposer. Au XVIII^e siècle, à la veille d'une grande transformation politique et sociale, les Encyclopédistes osèrent tenter pareille entreprise; et l'on sait quelle fut leur action. Des circonstances analogues vont nous obliger au même effort.

Sans doute, on ne peut penser que des groupements et des hommes si divers aboutiront du premier coup aux mêmes conclusions. Vous-même, par exemple, attribuez peut-être une part trop grande au « chef d'entreprise », à « l'inventeur » d'affaires, qu'avec votre ami M. Ferdinand Gros, vous distinguez si justement du « patron » à l'ancienne mode, qui ne tient son autorité que de son capital. De mon côté je serai entraîné sans doute par ma sympathie pour les organisations ouvrières. L'essentiel est qu'on soit d'accord sur la méthode; et ce ne peut être que celle que nous offre la science : observation scrupuleuse, « analyse exacte ». A mesure que l'on multipliera à travers l'organisme social les « coupes » horizontales ou verticales, sous tous les angles et sur tous les plans, chaque

jour apparaîtront plus nombreux les points où peut s'engrener l'action des forces opposées, et les moyens de sortir de l'anarchie actuelle.

*
* *

Tâche immense, sans doute, et qui ne peut être l'œuvre d'un seul. Le temps n'est plus où un homme de génie, Marx ou Proudhon, après l'observation rapide d'une société d'ailleurs relativement simple et stable, pouvait tenter une synthèse et tracer l'esquisse d'un ordre nouveau. Le monde moderne est devenu si complexe qu'une vie d'homme ne peut suffire à en saisir les éléments essentiels, et ses changements sont si rapides qu'il suffit d'un demi-siècle à peine pour réduire à l'état de ruines romantiques les plus ambitieuses constructions.

Karl Marx, au moment où il écrivait le *Capital*, ne pouvait prévoir le prodigieux développement des Sociétés anonymes, alors encore dans l'enfance. S'il le voyait aujourd'hui, croit-on qu'il ne modifierait pas profondément ses deux conceptions, maintenant contradictoires, de la lutte de classes, et de

la révolution par la démocratie? Et sans doute criblerait-il de ses sarcasmes la paresse intellectuelle de ses disciples, ânonnant les formules du maître sans songer à les mettre au point. Étranges « révolutionnaires » qui se font les conservateurs obstinés de doctrines désuètes; hommes de progrès dont la pensée est stagnante; novateurs qui veulent construire le xx^e siècle sur les données de l'ère de Napoléon III; bâtisseurs de cités futures à qui le mécanisme moderne du crédit est aussi inconnu que l'étaient les chemins de fer pour l'Empereur Charles à la barbe fleurie!

L'allure accélérée de l'évolution actuelle ne permet plus ces vastes synthèses trop vite dépassées.

Aussi les hommes d'étude doivent-ils se borner à l'observation minutieuse du présent, laissant aux chefs responsables des organisations professionnelles le soin d'établir la conciliation momentanée des intérêts; — certains d'ailleurs qu'une invention imprévisible changera demain la position des groupes et obligera de refaire les calculs.

La science n'immobilise rien; elle élargit sans cesse le champ de sa vision en multipliant les possibles.

Aussi ne songez-vous point, mon cher

ami, à jeter les bases d'un nouveau dogme, ni à faire du *Producteur* la chaire d'une « école. »

Il s'agit seulement d'une sorte de laboratoire social, où techniciens, historiens, financiers, juristes, industriels, hommes de lettres, viendront confronter les résultats de leurs expériences et chercher en commun leurs convergences, dans l'étroit espace et le moment fugitif où il nous est donné de vivre.

Une telle collaboration n'exige point de *credo* commun et elle ne mène à aucun. Elle demande seulement le respect des faits et la probité dans l'emploi des méthodes.

2. B.!
Puissiez-vous grouper, de quelque milieu qu'ils viennent, beaucoup de ces chercheurs à l'œil clair, qui voient ce qu'ils regardent; et réunissant en un faisceau leurs spécialités diverses, jalonner la route que les hommes de notre âge ont encore à parcourir!

Aucune génération dans l'histoire n'aura connu d'aussi rude étape. L'humanité sort de la plus formidable des guerres avec un outillage économique détraqué, des forces morales désaxées. Deux ans après la signature de l'armistice, les experts officiels réunis à Bruxelles en sont encore à chercher les bases

d'un programme de reconstruction de l'Europe!

Faut-il s'étonner si les foules impatientes sont tentées de se jeter dans les bras d'un demiurge? Aussi voyons-nous reparaître dans les Congrès, — habilement camouflés à la russe, — les vieux mythes révolutionnaires inventés par nos historiens de l'époque romantique. On parle de la conquête du « Pouvoir », comme s'il existait vraiment un « Pouvoir » magique dont la possession pourrait assurer à tous l'abondance et la liberté. Nos cerveaux sont encombrés d'entités scholastiques de ce genre, dont la hantise paraîtra aussi bizarre aux historiens de l'avenir que le sont pour nous les disputes d'autrefois sur la « foi » et les « œuvres », la « grâce sanctifiante » et le « pouvoir prochain ».

L'ignorance, comme la nuit, est mère des fantômes. Ils hallucinent les foules aux heures de souffrance et les poussent vers les utopies sanglantes et les réactions forcenées. Seule la claire lumière de l'analyse sociale peut dissiper ces ombres dangereuses. Il faut montrer aux masses, par des expériences sensibles, que, dans le monde social comme dans le monde physique, il n'est point de miracle, qu'on ne plie les choses à ses besoins

qu'en se soumettant à leurs lois, et que, comme l'a dit Bacon, « pour vaincre la nature, il faut lui obéir » (1).

Le lent travail du physicien a chassé du ciel Jupiter tonnant; mais lui prenant sa foudre, il en a fait un merveilleux instrument de bien-être social. Imitons son exemple et, sans souci des théoriciens et des thaumaturges de droite ou de gauche, étudions tout prosaïquement ensemble mon cher ami, selon votre conseil, « le charbon, la houille blanche, l'azote, le crédit... »

Paris, octobre 1920.

(1) *Natura non nisi parendo vincitur.*

LE PÉTROLE

CHAPITRE PREMIER

LA RÉVOLUTION DU MAZOUT ET L'EMPIRE BRITANNIQUE

En juin 1920, les amateurs du « ring » parlementaire assistèrent en France à un spectacle singulier : l'équipe Briand et l'équipe Tardieu-Loucheur ayant, disent les gens bien informés, résolu d'enlever à l'équipe Millerand la « coupe » du pouvoir, se livrèrent un furieux assaut, avec projection abondante de pétrole de Mossoul. C'est la première fois que l'on employait cette arme dans les combats politiques. Le grand public apprit ainsi l'avènement du mazout dans le champ des conflits internationaux.

Les peuples aujourd'hui se disputent des mines de fer et des gisements de pétrole comme leurs princes autrefois se partageaient des provinces ; les charbons de la Ruhr ou de Teschen, les mi-

nettes de Lorraine ou les naphtes de Mésopotamie sont les enjeux des formidables parties qui se jouent autour des tables de San-Remo ou de Spa. Les vainqueurs de la grande guerre, épuisés par leur effort, renonçant au glorieux rêve de l'affranchissement des peuples opprimés, en sont réduits à s'arracher le combustible nécessaire pour chauffer leurs foyers et leurs machines.

A la vérité, à travers le prisme parlementaire, la réalité des choses est apparue au public quelque peu déformée. On aurait pu croire que l'Angleterre et la France se disputaient le naphte de Mossoul. En réalité, ce gisement — et ceux de toutes les colonies françaises — étaient déjà promis à un trust anglo-hollandais. Il s'agit maintenant de savoir si les Américains seront exclus du partage; il s'agit surtout de décider si la France abandonnera paresseusement ses ressources naturelles à l'exploitation étrangère, ou si nos hommes d'affaires voudront tirer eux-mêmes parti de richesses chèrement conquises.

C'est en somme à la fois le problème de nos alliances qui se pose et celui de nos méthodes d'affaires. C'est pourquoi on a voulu rassembler ici, et exposer les éléments du débat.

I. — UNE INDUSTRIE PACIFIQUE.

Jusqu'à ces dernières années et pendant plus d'un demi-siècle, l'exploitation du pétrole a été

surtout une industrie américaine. C'est aux États-Unis que le naphte fut pour la première fois découvert et exploité. A la vérité la chasse au « chat sauvage » (les Américains appellent un sondage *wild cat*) est singulièrement hasardeuse. M. O'Donnell, président de l'Institut américain du pétrole, assure que, sur cent sondages, quatre-vingt-dix-huit ont été infructueux. Mais les 2 0/0 qui ont réussi ont suffi depuis 50 ans à la consommation du globe. Le prospecteur, qui a par hasard touché une poche, voit jaillir une fortune. Aussi l'engouement a été pareil à celui des chercheurs d'or. D'innombrables *wildcatters* ont fouillé les montagnes les plus sauvages de la Pennsylvanie, de la Californie ou de l'Oklahoma ; d'énormes capitaux ont été investis dans ces entreprises. Aujourd'hui, plus de 16.000 compagnies sont engagées dans ces recherches ; et il est bien peu d'Américains qui n'aient en portefeuille un titre où ne soit gravé le mot « oil ». C'est une forme de loterie populaire !

Seulement la difficulté n'est pas de produire le naphte, mais de le transporter. Comme il jaillit le plus souvent dans des régions désertes, c'était jadis une affaire que de l'amener aux centres de consommation. C'est alors que Rockefeller eut une idée audacieuse : il imagina de construire des *pipe-lines*, sorte d'aqueducs où le pétrole coula comme un fleuve vers d'immenses réservoirs, à portée des usines de raffinage, d'où des milliers

de wagons-citernes et de bateaux-réservoirs l'emportèrent par le monde à la disposition des ménagères. Le génie de Rockefeller fut de créer tout cet outillage de tuyaux, pompes, cars et tankers, et de trouver pour cela d'énormes capitaux. Dès lors, le transport du naphthe se faisant pour ainsi dire de lui-même, le prix baissa considérablement. Tous les producteurs devinrent tributaires des pipe-lines, et la *Standard Oil* se trouva pratiquement maîtresse du marché. Mais elle est restée essentiellement une entreprise de transport et de raffinage. Aujourd'hui encore, elle ne détient pas 18 0/0 de la production américaine. Elle a laissé subsister toutes les petites sociétés d'extraction qui sont ses clientes obligées. Seulement, maîtresse du débouché, elle fixe les prix. Par sa puissante organisation, elle est arrivée à faire du pétrole un produit très bon marché, qui s'est répandu partout dans le monde. Et l'octogénaire Rockefeller possède une des plus colossales fortunes de l'histoire (1).

Naturellement le grand vieillard a eu des imitateurs. Les Rotchschild ont exploité par le même procédé les pétroles de Bakou. Les Hollandais, maîtres des puissants gisements de Sumatra, Java, Bornéo, ont fait de la *Royal Dutch* (*Koninklijke*

(1) Aujourd'hui la puissante *Standard Oil* a dû se fractionner en une vingtaine de sociétés pour obéir à la loi contre les trusts, mais c'est une satisfaction de pure forme accordée au sentiment démocratique américain.

Nederlandsche Maatschappij) une entreprise puissante quoique inférieure au trust américain. Puis des sociétés anglaises, françaises, allemandes, autrichiennes, se mirent à travailler les champs de Roumanie et de Galicie. La race humaine, avide de lumière et de chaleur, absorba tout ce qu'on lui offrait; et toutes ces entreprises devinrent prospères.

Cependant la France, l'Angleterre, l'Allemagne, qui ne produisaient point et consommaient beaucoup, laissaient faire. Elles voyaient ces compagnies se disputer leurs commandes et, jouant de la concurrence, elles obtenaient le pétrole parfois à meilleur prix que les pays d'origine; elles trouvaient en outre dans ces sociétés de fructueux placements pour leurs capitaux. Aussi leurs gouvernements n'intervenaient-ils pas pour se disputer un si précieux produit. Si la politique s'en occupait parfois, c'était simplement pour combattre la tendance aux trusts, simple question intérieure. Le pétrole n'entraît pas encore dans la sphère dangereuse des conflits diplomatiques. Pendant 50 ans, ce fut la plus pacifique des industries; on ne pouvait pas s'attendre qu'elle dût un jour troubler la paix du monde.

II. — LA RÉVOLUTION DU MAZOUT.

Comme il arrive presque toujours, c'est une

invention technique qui devait modifier les rapports entre les nations et compromettre la stabilité des empires.

Le pétrole, pendant un demi-siècle, fut un simple moyen d'éclairage; il bornait son ambition à alimenter la lampe, et parfois le fourneau de la ménagère. Encore était-il combattu, dans ce modeste domaine, par le gaz et la lampe électrique; et un moment on songea à limiter sa production. Entre 1900 et 1910, la découverte du *moteur à explosion* et le développement prodigieux de l'automobilisme vinrent lui donner un nouvel élan : les prospecteurs se répandirent à travers les champs du Mexique, de l'Amérique centrale, de la Birmanie, et la production s'accrut plus vite encore que les besoins.

A la vérité toutes ces machines nouvelles consommaient uniquement de l'essence. Sous la pression des commandes, on se mit à extraire et raffiner des naphtes de moins en moins riches, laissant jusqu'à 60 et 75 0/0 de déchets : une partie seulement de ces résidus était utilisée sous forme d'huiles de graissage.

Restait le *mazout* ou *fuel oil* qui, certes, était combustible, mais exigeait pour prendre feu de hautes températures, et « encrassait » trop pour pouvoir être employé dans les moteurs délicats des voitures, camions et avions.

C'est alors qu'un Allemand, nommé Diesel, construisit le premier moteur à combustion in-

terne. Le mazout, soumis dans le cylindre à une forte pression, produisait un mélange détonant qui, sans bougie ni magnéto, chassait les pistons à la manière du moteur à explosion. Sans doute la mise en marche du moteur exigeait une puissante machine à comprimer qui le rendait impropre à l'automobilisme, mais partout où l'on pouvait faire une installation assez lourde, il pouvait servir; et, brûlant un sous-produit quasi sans valeur, il était d'un excellent prix de revient.

Enfin comme, avec cet appareil, il n'est plus besoin de chaudière et que le mazout représente pour un même nombre de calories un moindre volume, un moteur Diesel occupe un espace beaucoup moindre qu'une machine à vapeur de même puissance.

Alors ce fut une révolution. Partout où l'on n'avait pas besoin de variations importantes et rapides de puissance, on se mit à employer des moteurs type Diesel.

La navigation en particulier les utilisa : appliqués d'abord aux petits bateaux de pêche et aux caboteurs, ils ont gagné peu à peu la navigation au long cours. Tel bateau muni d'un moteur Diesel peut naviguer 57 jours sans se ravitailler, tandis qu'avec une machine à vapeur il ne pourrait naviguer plus de 15 jours! Le pétrole, d'abord confiné dans les industries terrestres, commençait à conquérir les mers.

Toutefois, malgré de nombreux perfectionne-

ments, le moteur à combustion interne n'atteignait encore qu'une puissance relativement modeste et l'accès des grands paquebots lui semblait interdit.

C'est alors qu'on eut l'idée d'introduire directement le mazout dans la chaudière des grands navires. Comme il exige pour brûler de grandes quantités d'oxygène, on imagina d'adapter aux chaudières de puissants injecteurs qui le pulvérisent, l'imprègnent d'air et facilitent la combustion. Moyennant ces installations supplémentaires peu coûteuses, et de légères transformations de détail, n'importe quel grand navire en peu de temps et à peu de frais peut être chauffé au mazout.

Les avantages de cette transformation sont énormes. Le mazout sous un même poids donne une chaleur de 70 0/0 supérieure au charbon. Il est moins encombrant; il n'est pas plus cher; il est de manipulation facile, puisqu'il coule de lui-même dans l'appareil; il procure une sérieuse économie de personnel; il permet des variations de vitesse plus rapides. Emmagasinant plus de chaleur sous un moindre volume, il augmente le rayon d'action du navire d'environ 50 0/0 avec la même puissance d'action, et laisse encore une économie de 30 0/0 sur l'encombrement des soutes.

Ceci est particulièrement important pour les cuirassés qui peuvent être ainsi chargés de canons

plus puissants. Aussi les superdreadnoughts anglais, comme le *Queen Elizabeth*, ne consomment que le mazout. Il en est de même pour les grands cuirassés américains du type *Nevada* et *Oklahoma*. La marine de guerre des États-Unis a complètement renoncé à l'emploi du charbon pour les nouvelles unités en construction. Quant aux compagnies civiles de navigation, les plus puissantes ont équipé leurs récents transatlantiques pour l'utilisation du combustible liquide.

Dans les flottes de guerre, comme dans les navires de commerce, le mazout est en train de détrôner la houille.

III. — L'EMPIRE BRITANNIQUE EN PÉRIL.

Ce simple fait allait avoir sur la politique mondiale et les rapports des États entre eux les plus graves conséquences. Dès le début, dans les hautes sphères britanniques, on avait suivi avec une attention angoissée les progrès du mazout dans le chauffage des grands navires.

Tout le monde sait que l'existence de l'Empire britannique a pour condition essentielle la suprématie navale de l'Angleterre. Or, elle ne la doit pas seulement au nombre et au tonnage de ses navires, mais bien plus encore à la maîtrise du combustible. Grâce aux innombrables stations de charbon qu'elle a installées, et qu'elle approvisionne, sur toutes les routes de navigation de

l'univers, pas un vaisseau de guerre ou de commerce ne peut traverser les océans sans sa permission. De plus, le charbon assure à tous ses bateaux, petits ou grands, un fret d'aller d'une vente certaine en tout pays. Ils partent donc toujours à pleine charge, ce qui leur permet de consentir des frets de retour plus bas que ceux de n'importe quelle autre nation. De ce fait, toute marchandise à destination de l'Angleterre paye moins cher de transport qu'à destination de tout autre pays; l'industrie anglaise bénéficie ainsi d'une véritable prime sur toutes ses matières premières achetées à l'étranger. Et c'est un sérieux avantage sur tous ses concurrents pour la conquête des marchés internationaux. On peut dire que toute la prospérité commerciale et industrielle de l'Angleterre a reposé pendant un siècle sur cette maîtrise du charbon.

Mais du moment où le mazout devenait utilisable pour les navires, tout pouvait changer. L'Angleterre ne produit pas de pétrole. Les États-Unis fournissent environ 70 0/0 de la consommation du globe. Allaient-ils donc s'emparer du rôle de pourvoyeur obligé de toutes les flottes du monde?

Par bonheur, ils n'avaient pas de marine marchande. Incapables d'utiliser sur mer leur précieux mazout, ils ne pouvaient qu'alimenter les *liners* anglais. Très vite les grandes compagnies britanniques, la *Cunard*, la *White Star*, etc.,

s'empressèrent d'adapter les chaudières de leurs grands paquebots au nouveau combustible.

Mais voici la guerre : devant la hausse formidable des frets, l'énorme développement des transports maritimes, et les pertes effroyables causées par les sous-marins allemands, les métallurgistes américains aménagent sur les deux océans d'immenses chantiers et, sous l'énergique impulsion de leur gouvernement, en trois ans construisent une flotte de commerce dont le tonnage atteint presque celui de la marine britannique, et le dépassera l'année prochaine. Alors, possédant les navires, et maîtresse du combustible, l'Amérique ne peut-elle être tentée de ravir à la Grande-Bretagne son rôle séculaire de « roulier des mers » ? Pour peu qu'elle s'avise d'installer des stations de pétrole dans les principaux ports — et déjà la *Standard Oil* en a annoncé le projet — voici tous les navires du monde, et les orgueilleux steamers anglais eux-mêmes, en quelque point du globe qu'ils s'arrêtent, obligés de solliciter des fournisseurs américains la permission de continuer leur route.

La puissance militaire du grand Empire se trouve aussi compromise. Le Congrès américain a voté récemment un programme de cuirassés formidable. Tous ses « superdreadnoughts », du type *Nevada* et *Oklahoma*, sont chauffés au pétrole. Et déjà l'on annonce que, grâce à l'économie de poids et de tonnage due au mazout, la

puissance de leur artillerie, et l'étendue de leur rayon d'action leur permet de poursuivre et canonner, sans risquer d'être atteints, les plus redoutables mastodontes de la flotte royale. La sécurité militaire comme la suprématie commerciale du Royaume-Uni se trouvent menacées à la fois.

Admironons ici l'ironie du sort, et la fragilité des empires : l'Angleterre a mené pendant six ans une guerre épuisante avec ce principal objectif de ruiner à jamais la marine allemande. Au prix de pertes énormes, qui la grèveront pendant un demi-siècle, elle y est parvenue. Les orgueilleux cuirassés du kaiser sont maintenant au fond de la baie de Scapa Flow, et les beaux steamers de la *Hamburg-Amerika Linie* et du *Nord-Deutscher Lloyd* ont été dispersés et répartis comme butin entre les vainqueurs. La seule rivale maritime qu'elle avait à craindre est abattue. Or voici que, de la guerre même qui l'a détruite, une concurrente nouvelle est née, deux fois plus redoutable que l'autre, puisqu'elle va ajouter à la supériorité du tonnage le quasi-monopole d'un combustible que l'Angleterre ne possède pas. Le mazout américain dans la chaudière des grands navires, ce peut être la fin de l'Empire britannique !

CHAPITRE II

L'ATTAQUE ANGLAISE

I. — LE DÉVELOPPEMENT DE LA « SHELL TRANSPORT. »

C'est ici qu'on peut mesurer l'esprit de prévoyance et l'habileté supérieure de l'élite d'hommes d'affaires et d'hommes d'État qui gouverne et maintient le gigantesque édifice d'un Empire que Rome seule a égalé. Dès avant la guerre, à un moment où personne encore n'y pensait, ils eurent la claire vision des conséquences formidables que l'avènement du mazout aurait sur l'équilibre des nations et les destinées de leur pays. Tous savaient, par une antique tradition, que l'Empire britannique repose sur des assises de charbon. Du moment où un autre combustible tendait à remplacer celui-là, il fallait à tout prix s'en emparer, et conquérir la maîtrise du pétrole comme on avait celle de la houille.

Et donc, sans perdre une minute, par d'adroits détours et de silencieux cheminements, ils ont préparé et réalisé, au milieu de l'inattention générale, l'accaparement de presque toutes les réserves pétrolifères du monde.

A la vérité, la tâche apparaissait singulièrement difficile. La nature a donné à l'Angleterre le charbon en telle abondance, elle l'a placé partout si près de la mer qu'elle a imposé, pour ainsi dire, à toutes les flottes du monde, le fournisseur britannique ; mais elle lui a refusé le pétrole (du moins on le croyait encore il y a quelques mois). Heureusement le groupe Rothschild possédait depuis longtemps de puissants intérêts dans les pétroles de Bakou ; diverses sociétés anglaises travaillaient en Roumanie. Elles avaient formé des prospecteurs habiles, des techniciens expérimentés ; la métallurgie anglaise s'était organisée pour la fabrication des conduites (*pipe-lines*), des réservoirs, pompes centrifuges, bateaux-citernes et wagons-réservoirs. On avait donc sous la main l'outillage humain et mécanique indispensable pour un développement rapide. Mais surtout l'Angleterre possédait un groupe de financiers hardis, capables de voir de loin et grand, disposant de capitaux considérables, et particulièrement experts dans l'art délicat des émissions, constitutions, fusions et autres combinaisons auxquelles se prêtent les sociétés « limited ».

Avant tout, il s'agissait pour eux de ne pas éveiller l'attention de la redoutable *Standard Oil* de Rockefeller. Timidement donc on commença par développer la *Shell Transport*. C'était, à l'origine, une petite société qui faisait le commerce de la nacre (*shell* : écaille) dans les mers lointaines. Subsidiairement, elle s'intéressa à des affaires de pétrole en Égypte, dans les détroits malais. Elle réussit ; et bientôt, sous l'impulsion de sir Marcus Samuel, la nacre laissa la place au naphte ; grâce à l'appui du groupe Rothschild les capitaux affluèrent, et les filiales poussèrent comme des branches sur un arbre plein de sève.

Des prospecteurs parcoururent l'Inde, Ceylan, les États Malais, le Nord de la Chine, le Siam.

On acquit d'importantes concessions aux Indes néerlandaises, dans le Caucase, en Roumanie. Insensiblement la *Shell Transport* étendit ses tentacules sur toutes les régions du Vieux Monde.

II. — L'INVESTISSEMENT DU CANAL DE PANAMA.

Cependant, grâce aux capitaux américains, la construction du canal de Panama avançait rapidement : dans quelques années, la moitié des paquebots du monde passeront par la mer des Antilles et voudront s'y ravitailler en combustible. Il était donc intéressant de rechercher et d'exploiter les gisements de naphte qui pouvaient se

trouver près de la route des grands navires.

Déjà, un autre groupe anglais, en apparence distinct, s'était établi au Mexique. Les riches gisements de Tampico, situés juste aux bords du golfe, étaient une proie particulièrement tentante. Le groupe Pearson y prit des intérêts et constitua la *Mexican Eagle* (1911).

Mais alors les hommes de New-York commencèrent à s'inquiéter. Les Américains du Nord se sont habitués à considérer le Mexique comme leur Algérie ou leur Maroc : ils y voient une sorte de « chasse gardée » en vue de leur expansion future. Cet État coula des jours paisibles tant que le dictateur Porfirio Diaz réserva toutes les concessions de chemin de fer ou de pétrole aux trusts Harriman et Rockefeller. Mais du jour où le gouvernement légal entendit traiter aussi avec des groupes européens, la guerre civile entra dans le pays. Généraux improvisés, avocats d'affaires se mirent avec leurs bandes à la solde des concurrents, — dûment ravitaillés en or et en munitions, les uns par la frontière terrestre, les autres par les ports du Golfe. Tout chef de bande assez heureux pour menacer Tampico était sûr de trouver, d'un côté ou de l'autre, des subsides et des armes. Ce fut l'ère des *pronunciamientos* à l'espagnole, où l'or des trusts britanniques et américains joua un rôle à peine dissimulé. La lutte dure encore : le récent assassinat de Carranza n'en fut qu'un épisode. Rockefeller et lord Cowdray continuent

à se faire la guerre à l'aide de condottieri mexicains; et les discussions passionnées à propos des divers programmes constitutionnels ne couvrent au fond que les intérêts opposés de la *Standard Oil* et de la *Mexican Eagle*.

Cependant le groupe Pearson ne bornait pas son activité au pays de Villa et de Carranza. En 1912-13, il avait réussi à se faire octroyer, par les divers gouvernements, de grandes concessions pétrolifères à Costa-Rica, en Colombie, au Vénézuéla et jusque dans l'Équateur. Cela lui eût donné, en fait, le monopole du ravitaillement en pétrole de tous les navires passant par le canal de Panama. Les États-Unis allaient-ils laisser échapper le contrôle absolu de cette voie mondiale qui leur a coûté tant de milliards et d'efforts? Alors on vit, non sans quelque surprise, le gouvernement de Washington réclamer l'annulation des concessions en invoquant la doctrine de Monroë, — déduction audacieuse, à laquelle certes le vieux président de 1823 n'avait jamais songé! C'est ainsi que sous la pression des intérêts les « grands principes » reçoivent des applications inattendues... D'ailleurs, dans le monde moderne, l'accaparement d'un gisement de pétrole peut présenter en fait les mêmes dangers qu'une invasion armée. Quoiqu'il en soit, le cabinet Washington mit son *veto* absolu et les concessions au groupe Pearson furent retirées.

L'Angleterre naturellement ne renonça pas à

son projet : puisque, moins heureuse qu'à Suez, elle avait laissé échapper le contrôle du canal de Panama, il lui fallait au moins celui du ravitaillement des navires qui y passeront. Seulement, il était nécessaire de procéder désormais avec plus de prudence et par l'intermédiaire d'un groupe moins mal vu aux États-Unis.

C'est alors qu'on vit la *Shell Transport* s'établir à la Trinité (colonie anglaise), puis au Vénézuéla, en Colombie. Pour calmer les appréhensions, elle sut au besoin s'associer à des firmes américaines. On créa par exemple la *Colon Development Co*, société anglaise constituée en commun avec le *Carib Syndicate* américain. On a su depuis que tous les titres anglais sont groupés entre les mains de la *Burlington Investment Co*, qui elle-même dépend de la *Shell Transport*, ce qui donne à celle-ci le contrôle d'une entreprise de pétrole à l'entrée même du canal !

III. — LA « SHELL TRANSPORT » AUX ÉTATS-UNIS.

Chose curieuse ! Tandis que les Américains surveillaient avec une hostilité évidente les agissements du groupe Pearson, ils ne manifestaient aucune défiance à l'égard de la *Shell Transport*. Par un coup d'audace, qui fut un coup de maître, elle s'était installée au cœur même des États-Unis.

La législation américaine, contrairement à la française, ne distingue pas entre la propriété du sol et celle du sous-sol. Toutes deux appartiennent également au possesseur de la surface. Si donc un particulier trouve, à quelque profondeur que ce soit, un gisement de minerai ou de pétrole dans les limites de son bien, il peut, à volonté, l'exploiter, le louer ou le vendre à qui bon lui semble, sans que l'État ait à intervenir.

Il fut ainsi très facile à la *Shell Transport* d'acheter des terrains, de forer des puits, et d'exploiter du pétrole à sa guise. L'origine de ses capitaux n'était pas pour lui nuire, car avant la guerre presque toute la grande industrie américaine avait dû faire appel à l'épargne européenne. Et puis les démocrates, inquiets de la puissance politique et commerciale des grands trusts, n'étaient pas fâchés de leur opposer des sociétés étrangères qui, tout en leur faisant une concurrence utile, ne pouvaient avoir d'influence sur la politique intérieure du pays.

On laissa donc la société anglaise installer sans difficultés ses *pipe-lines*, ses réservoirs à côté de ceux de la Standard-Oil. Très habilement, d'ailleurs, elle s'efforçait de placer ses titres dans le public américain, afin de l'intéresser à sa prospérité, (l'opération était d'autant plus facile que les dividendes servis étaient fort élevés). En 1919, la *Shell Transport* a placé 750.000 actions sur le marché de New-York : elle a réalisé de ce fait une

prime de £ 4.390.623, dont 4 millions (soit plus de 100 millions de francs) furent affectés à la réserve et à l'amortissement du portefeuille.

Admirable combinaison où l'on faisait servir le capital du concurrent à développer l'entreprise qui devait lui enlever la suprématie ! Mais comment les Américains se seraient-ils défiés d'une société qui travaillait chez eux, avec leur propre argent ?

La *Royal Dutch*, le grand trust hollandais, suivait de son côté la même politique. Elle achetait des terrains pétrolifères dans le Texas et l'Okla-homa, plaçait une partie de ses titres à New-York, et s'employait à obtenir des concessions dans l'Amérique Centrale.

La concurrence au moins apparente de ces trois sociétés : *Shell Transport*, *Mexican Eagle* et *Royal Dutch* tranquillisait l'opinion et rassurait les pouvoirs publics. On s'habitua à les considérer comme des entreprises internationales sans visées politiques.

IV. — L'AMIRAUTÉ ET LES PÉTROLES D'ASIE.

Ce qui acheva l'illusion, ce fut que le gouvernement britannique, (qui les favorisait en sous-main), feignit soudain de redouter leur excessif développement.

L'Amirauté fit entendre discrètement à la Chambre des Communes que, le pétrole étant de-

venu indispensable à la marche de ses dreadnoughts, il importait d'affranchir la flotte de guerre de la tutelle des trusts internationaux. Elle obtint les crédits nécessaires pour s'intéresser aux affaires de la *Burmah Oil* qui exploitait les pétroles de Birmanie, puis souscrivit la moitié des actions de l'*Anglo-Persian Oil* qui avait obtenu le monopole pour 30 ans de tous les gisements de la Perse.

Cependant les Allemands avaient découvert sur les flancs des montagnes qui descendent vers le Tigre d'abondants dépôts de naphte. Excellente raison pour réclamer que cette région fût placée sous l'influence anglaise. Lord Curzon n'avait-il pas déclaré que la Mésopotamie et le golfe Persique étaient une dépendance naturelle de l'Inde !

Mais les Allemands, appuyés par Abd-ul-Hamid d'abord, puis par les Jeunes-Turcs, avaient obtenu la concession d'un embranchement à leur chemin de fer de Bagdad qui, par Hanikin, devait atteindre les terrains pétrolifères. Nul doute que ce gisement n'ait fortement contribué à exaspérer la lutte engagée autour du fameux *Bagdad-bahn*, entre l'Allemagne d'une part, les Anglais, les Français et les Russes de l'autre.

Le conflit parut s'apaiser au début de 1914. C'était le moment où sir Ernest Cassel, petit Juif de Francfort, devenu l'un des rois de la finance britannique, s'efforçait d'empêcher la guerre mondiale imminente en associant un peu partout les

intérêts anglais, allemands et même français. On aboutit à un accord : tous les gisements de la région de Mossoul seraient concédés à une société appelée *Turkish Petroleum Co*; les capitaux seraient fournis partie par l'Anglo-Persian, partie par la Royal Dutch, et par les Allemands; les produits seraient répartis selon un barème convenu.

Il semblait que, sur ce point du moins, l'apaisement fût fait, lorsque précisément la guerre éclata...

En somme, jusqu'en 1914, le gouvernement anglais paraissait se désintéresser complètement du développement de la *Shell Transport*; bien plus, il semblait vouloir se défendre contre elle. Mais, sous prétexte de s'assurer des réserves, il s'emparait de gisements qu'elle n'atteignait pas; et ainsi, tout en paraissant combattre une extension excessive, il la complétait.

V. — LE PÉTROLE AMÉRICAIN ASSURE LA VICTOIRE DES ALLIÉS.

Les choses en étaient là lorsque les hostilités commencèrent. Très vite, la consommation de pétrole s'annonça formidable. La destruction de nombreuses lignes de chemin de fer, et l'insuffisance du réseau français derrière le front amenèrent les généraux à faire de plus en plus leurs transports de troupes par camions automobiles; puis

ce fut le ravitaillement à proximité des tranchées, la manœuvre des grosses pièces par tracteurs, les besoins croissants de l'aviation, ceux des fabriques d'explosifs, sans compter les innombrables voitures des services de l'arrière. La *Shell Transport* suffisait à peine à l'approvisionnement des armées britanniques. Quant à la France, elle n'avait naturellement ni centres de production, ni réserves. Elle dut donc s'adresser à la *Royal Dutch*, qui lui fournit principalement des essences pour l'aviation, et surtout à la *Standard Oil*. Les Américains s'y prêtèrent volontiers, et c'est grâce à leur concours qu'en 1916 l'« armée des camions » put sauver Verdun.

En décembre 1917, lorsque le cartel de nos dix marchands de pétrole qui s'était chargé de ravitailler nos armées se reconnut impuissant à remplir ses engagements, quand il dut avouer par lettre officielle que ses stocks seraient épuisés en mars 1918, juste au moment de la campagne du printemps, M. Clemenceau adressa au président Wilson un appel désespéré (1).

Sur l'ordre de celui-ci — et malgré certaines manœuvres du groupe français — le Service de guerre du pétrole (*Petroleum War Board*), composé des principaux chefs de l'industrie américaine, mit immédiatement à la disposition de la

(1) Le texte de ce télégramme a été publié par M. Henry Bérenger, dans son livre *Le Pétrole et la France*. Nous le reproduisons à la fin du volume.

France tous les bateaux-réservoirs indispensables. Et c'est grâce aux réserves ainsi constituées que, lors de l'attaque foudroyante des Allemands en Picardie, le maréchal Foch put, à grands renforts de camions automobiles, combler les vides du front anglais plusieurs fois percé. Déjà les gouvernements alliés, après avoir chacun chez soi centralisé la répartition du pétrole, avaient décidé de mettre en commun toutes leurs ressources, et constitué la *Interallied Petroleum Conference*. Grâce à cet organisme, malgré une consommation effroyable, jamais sur les fronts de France, d'Italie ou de Salonique, les armées n'ont manqué ni pour leurs camions, ni pour leurs avions, ni pour leurs explosifs, d'un bidon d'essence.

Et lorsqu'enfin l'avance de l'armée d'Orient, en privant l'armée allemande des pétroles roumains, vint ralentir ses mouvements, c'est l'usage des transports automobiles sur une large échelle qui permit au maréchal Foch l'embouteillage de l'armée ennemie : « La victoire des Alliés sur l'Allemagne, a-t-on dit, fut la victoire du camion sur la locomotive. »

Cette fois, l'importance militaire et politique du pétrole apparut à tous les yeux.

Dès le lendemain de l'armistice (21 novembre 1918), on la célébra en des discours enthousiastes, dans un dîner offert à Londres par le gouvernement britannique aux délégués de la Conférence Interalliée du Pétrole ; et lord Curzon

y prononça cette parole mémorable : « Les Alliés ont été portés à la victoire sur des flots de pétrole (1). »

Mais du moment où ce modeste produit avait de tels rapports avec la victoire, il était bien clair que les Anglais ne voudraient plus le laisser à d'autres. De son côté, dès la fin de 1918, la *Standard Oil*, pressée de réaliser les avantages que lui donnait sa suprématie actuelle, reprenait sa liberté.

La mise en commun de toutes les ressources, et la parfaite collaboration de toutes les sociétés imposée par la guerre, disparurent donc avec elle; et le chant de triomphe de l'Union interalliée du pétrole fut aussi son oraison funèbre.

IV. — LA ROYAL DUTCH DANS LE GROUPE ANGLAIS.

L'armistice à peine signé, l'Angleterre reprenait son silencieux travail d'accaparement, et tout de suite réalisait un coup de maître, en mettant la main sur la *Royal Dutch*. Cette entreprise, grâce à la richesse de ses gisements aux Iles de la Sonde, à sa puissante organisation financière et à sa flotte de bateaux-citernes, était de beaucoup le plus important des trusts européens. A la vérité, elle était naguère un peu suspecte de sym-

(1) Voir aux pièces annexes le texte de ce discours.

pathie pour l'Allemagne dont elle approvisionnait le marché.

Mais, lorsque survint la guerre, la flotte anglaise, maîtresse des mers, se trouva en mesure d'entraver complètement son trafic. Aussi mit-elle prudemment ses ressources à la disposition des Alliés; elle y gagna un prodigieux développement de ses affaires et de ses bénéfices. L'effondrement de l'Empire germanique, les clauses draconiennes du traité de Versailles qui ruinaient pour dix ans la flotte et l'industrie allemande, lui montrèrent qu'il n'y avait de sécurité pour elle que dans une entente avec l'Angleterre.

Déjà en 1907 une association avait été formée entre la *Shell Transport* et la *Royal Dutch*. Chacune des deux sociétés gardait son organisation financière distincte; mais dans chacune de ses filiales nouvelles, elle accordait à l'autre une participation de 40 p. 100, et l'entente commerciale la plus complète était établie en ce qui concerne les débouchés, les prix, les frets, etc.

Désormais, le trust néerlandais, dont la petite Hollande était bien incapable de défendre les énormes intérêts épars à travers le monde, a acquis la protection du gouvernement britannique.

Mais celui-ci, en échange, s'est adjoint un associé dont l'apport représente une production de 10 millions de tonnes par an, une flotte de bateaux-citernes de 600.000 tonneaux (10 fois celle de la France), des concessions énormes dans les

lles de la Sonde, la Roumanie, les États-Unis, l'Amérique Centrale, et un système de filiales totalisant un capital de 6 milliards de francs.

A côté de ce trust formidable, se range la *Shell Transport* avec une flotte presque égale : 544.609 tonneaux, — sans compter les bateaux loués ou contrôlés, et les *monitors* cédés par le gouvernement et transformés en pétroliers, — avec une production de 2.092.907 tonnes aux Indes néerlandaises, 2.880.000 barils aux États-Unis, et un système de filiales qui représente aussi plusieurs milliards.

La *Mexican Eagle* du groupe Pearson a passé à son tour sous le contrôle de sir Marcus Samuel.

Quant à l'*Anglo-Persian* et à la *Burmah Oil*, dont l'Amirauté possède la moitié des actions, ce sont de légers avisos qui marchent naturellement de conserve avec les trois grands cuirassés.

Cette formidable combinaison a été menée rapidement dans les quelques mois qui ont suivi l'armistice. Elle a été pour l'Angleterre le premier fruit de la victoire et non le moins savoureux.

VII. — L'EMPIRE DU PÉTROLE.

Dès maintenant on peut faire le tour du monde, on ne trouvera plus un pays producteur de pétrole où le groupe anglais ne contrôle de sources importantes, ainsi que le montre le tableau suivant :

Europe :

Roumanie (Association Shell-Royal Dutch).

Russie » »

Amérique :

Californie » »

Oklahoma » »

Texas » »

Trinité » »

Vénézuéla » »

Mexique » (Mexican Eagle).

Asie :

Indes néerlandaises (Shell-Royal Dutch).

Birmanie (Burmah Oil Cy).

Perse (Anglo-Persian Oil Cy).

Afrique :

Egypte (Association Shell-Royal Dutch).

Aujourd'hui, l'Angleterre peut, s'il lui plaît, doubler sur toutes les routes du globe ses dépôts de charbon par des dépôts de pétrole. Elle n'a plus à craindre un monopole américain. L'Empire britannique, pour ses flottes de commerce ou de guerre, garde l'indépendance du combustible, liquide ou solide.

Bien mieux, il est en passe d'imposer à son tour aux autres le monopole dont il a su se dégager.

Sans doute, la production de l'ensemble du système anglo-hollandais n'atteint pas le tiers de la *Standard Oil*. Mais le sol des États-Unis s'épuise

vite; d'après des évaluations américaines, il ne contient plus que 7 milliards de barils, quand le reste du monde en possède 53; et de cette réserve, l'Angleterre dès maintenant s'est assuré la plus grande partie. Déjà ses hommes d'affaires annoncent qu'un jour prochain la flotte américaine sera tributaire du pétrole britannique. Prodigious retournement d'une situation quasi-désespérée! Il y a dix ans, l'Angleterre ne possédait rien; aujourd'hui, elle est indépendante, demain elle sera maîtresse. L'assise de charbon sur laquelle reposait l'Empire ayant paru fléchir, on l'a étayée d'un nouveau monopole; et le suintement même qui devait ruiner l'édifice va servir à le consolider et l'agrandir.

Voilà ce qu'a obtenu le silencieux effort de quelques hommes comme sir Marcus Samuel, président de la *Shell Transport*; lord Cowdray, chef du groupe Pearson; lord Curzon, ancien vice-roi des Indes, et le professeur John Cadman (1).

Combinant le savoir technique, l'expérience des

(1) Sir John Cadman, professeur à l'Université de Birmingham, est, dans ce groupe d'hommes d'affaires et d'hommes d'Etat, un simple « intellectuel ». C'est lui qui, en constituant les dossiers des principales exploitations pétrolifères du monde, a conçu et rendu possible ce vaste plan. Il fut le « conseiller technique » du gouvernement britannique, qui en fit le Président de la *Conférence interalliée du pétrole* pendant la guerre. Sa signature figure à côté de celle de M. Lloyd George, au bas de la convention du 24 avril 1920 qui livre tous les pétroles français à l'Angleterre.

affaires et l'habileté diplomatique, ils ont su, dans les circonstances les plus défavorables, établir dans le silence un vaste plan aux larges vues d'avenir, ils l'ont conçu avec hardiesse, suivi avec ténacité, réalisé brusquement au bon moment, montrant ainsi par un admirable exemple ce que peut le génie de quelques hommes placés à la tête d'un grand Empire quand ils visent un but qui les dépasse.

Cette réussite est égale à ce que le Sénat romain, aux plus beaux jours de son histoire, nous a montré de plus grand ; et plus tard, quand elle aura développé toutes ses conséquences, elle fera l'admiration des Montesquieu et des Machiavel de l'avenir.

CHAPITRE III

LA RIPOSTE AMÉRICAINE

I. — PREMIÈRES INQUIÉTUDES.

Pendant ce temps, l'Amérique s'endormait dans une sécurité trompeuse. Comment se serait-elle inquiétée? Les statistiques ne lui révélaient-elles pas qu'elle produisait 70 0/0 du pétrole extrait dans le monde? N'avait-elle pas, au cours de la guerre, fourni 80 0/0 des besoins des Alliés? Sa production était en progrès constant; et le public, convaincu que ses gisements étaient inépuisables, semblait croire que le naphte pousse dans le sol « comme les poires aux poiriers. »

Cependant, quelques mois après l'armistice, les spécialistes s'aperçurent que les stocks accumulés dans les réservoirs des trusts diminuaient rapidement. Le pullulement des voitures Ford entraînait une consommation formidable. Dans la crise d'extravagance qui, aux États-Unis comme par-

tout, a suivi la guerre, il n'était plus d'ouvrier qualifié qui ne voulût se rendre à l'usine dans son auto ; les fermiers, enrichis par le haut prix du blé, faisaient de même.

L'agriculture, faute de bras, réclamait des tracteurs, que les usines de guerre transformées leur fournissaient par milliers. Les carnets de commande montrent qu'il y aura à la fin de 1920 8 millions de voitures aux États-Unis. Ce sont de terribles brûleuses d'essence. On a calculé que dès maintenant voitures, camions et tracteurs absorbent 85 0/0 de la production nationale. Il reste donc 15 0/0 seulement pour l'industrie, la navigation et l'exportation. C'est tout à fait insuffisant. Et il n'est pas admissible, certes, que les navires du pays qui produit le plus de pétrole au monde soient à la merci des trusts étrangers.

Sur un mot d'ordre de la *Standard Oil*, les prospecteurs américains se mirent donc à courir le monde à la recherche de nouveaux gisements. Mais aussitôt ils se heurtèrent à peu près partout à un obstacle imprévu.

Au mois d'octobre 1919, un de ces agents, ayant lu sans doute dans la Bible qu'il y avait des dépôts d'asphalte aux bords de la mer Morte, arrivait à Jérusalem. Le général anglais, gouverneur de la place, le fit simplement arrêter. Aussitôt le Président Wilson proteste à Londres : au nom des 14 points, il estime que le régime de « l'égalité de traitement » doit être pratiqué tout au moins

dans les pays qui, comme la Palestine, sont sous le contrôle de la Société des Nations. Mais le Foreign Office réplique qu'il a interdit même aux agents anglais les recherches de pétrole dans cette région. Il n'y a donc pas de « discrimination » au détriment des Américains ; — seulement c'est le régime de la « porte fermée » substitué à celui de la « porte ouverte. »

Même réponse aux protestations wilsoniennes à propos des pétroles de Mésopotamie.

Dans l'Amérique Centrale, on découvrit que certaines sociétés, que l'on croyait américaines, avaient vu leurs actions « syndiquées » par des banques anglaises qui en avaient pris le « contrôle » et fermaient leurs concessions aux chercheurs américains. En moins de six mois, les agents de la *Standard Oil* se heurtèrent sur tous les continents à des procédés de ce genre. Alors commença à poindre l'idée d'un plan concerté pour fermer aux États-Unis les champs encore inexploités.

Le 10 mars 1920, le sénateur Gore, de l'Okla-homa (État à pétrole), signalait ces faits, et l'Assemblée votait une résolution demandant au gouvernement fédéral un rapport d'urgence « sur les mesures prises par les gouvernements étrangers pour exclure les Américains des champs de pétrole. »

II. — LE DÉFI DE SIR MACKAY.

Quelques jours après, et bien avant que les bureaux de Washington eussent compulsé leurs dossiers, la réponse arrivait de Londres, précise, brutale et superbe d'impertinence et d'ironie.

Dans le *Times* de lord Northcliff, sir E. Mackay Edgar étalait soudain les résultats du lent travail souterrain de sir Marcus Samuel, lord Curzon, sir John Cadman et autres hommes d'État du pétrole.

« Je puis dire, écrivait-il, que les deux tiers des gisements exploités dans l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud sont entre des mains anglaises.

« Dans les États de Guatémala, Honduras, Nicaragua, Costa-Rica, Panama, Colombie, Vénézuéla et Équateur, l'immense majorité des concessions sont aux mains de sujets britanniques et seront mises en valeur par nos capitaux.

« Le groupe Alves, dont les propriétés encerclent en fait les deux tiers de la mer des Caraïbes, est entièrement anglais, et les contrats qui le régissent assurent la perpétuité absolue du contrôle aux intérêts britanniques. Aucun citoyen, aucun groupe américain n'a acquis et ne pourra jamais acquérir dans l'Amérique Centrale une situation analogue à celle que ses entreprises et sa personnalité ont assurée à M. Alves.

« Si l'on considère la plus grande de toutes les organisations pétrolifères, le groupe Shell, il pos-

sède en toute propriété ou contrôle des entreprises dans tous les champs pétrolifères du monde, y compris les États-Unis, la Russie, le Mexique, les Indes néerlandaises, la Roumanie, l'Égypte, le Venezuela, la Trinité, l'Inde, Ceylan, les États Malais, le Nord et le Sud de la Chine, le Siam, les Détroits et les Philippines. »

Après avoir étalé cette emprise universelle, sir E. Mackay ajoutait impitoyablement :

« Sans doute, il faudra attendre quelques années, avant que les profits de cette situation puissent être cueillis ; mais il est hors de doute que la récolte sera magnifique.

« Avant peu de temps, l'Amérique sera obligée d'acheter, à coups de millions de livres sterling par an aux sociétés anglaises, et devra payer en dollars en quantités croissantes, l'huile dont elle ne peut se passer, et qu'elle ne sera plus capable de tirer de ses propres réserves.

« J'estime que, si leur consommation — et particulièrement celle des produits de qualité supérieure — continue à se développer avec la vitesse actuelle, dans dix ans, les Américains seront contraints d'importer 500 millions de barils, ce qui, au prix très bas de 2 dollars le baril, implique un versement annuel de 1 milliard de dollars, dont la plus grande partie tombera dans des poches anglaises. »

Prévoyant une contre-attaque des Américains, sir E. Mackay leur lance ce défi :

« A l'exception du Mexique, et d'une petite partie de l'Amérique Centrale, le monde entier est solidement barricadé (securely barricaded) contre une attaque en force des Américains. Ils pourront tenter, ici ou là, quelques escarmouches, mais jamais d'attaque par masses. La position anglaise est imprenable. »

Et, pour finir, cette conclusion ironique :

« Ceci n'est pas une révélation. Les spécialistes des États-Unis sont au courant de cette situation depuis plus d'un an. Mais le Congrès et l'opinion n'y ont pas pris garde. Le grand public, vaguement convaincu que l'Amérique est un immense réservoir de pétrole, et n'ayant jamais vu ses moteurs manquer d'huile, tenait pour assuré que le pétrole est un produit qui pousse naturellement comme les pommes aux pommiers. Malheureusement pour lui, — et heureusement pour nous, — ses yeux se sont ouverts trop tard ! »

III. — LE SÉNAT CRÉE DES RÉSERVES DE PÉTROLE.

Cet article analysé ou reproduit dans la grande presse (*Public Ledger* du 9 avril, *Brooklyn Eagle* du 25) provoqua dans l'opinion en général — et dans les milieux politiques en particulier — une émotion considérable. Un voile se déchirait brusquement, et derrière le rideau bigarré des trusts anglo-hollandais, l'Américain découvrait soudain

la main longue et crochue qui, dans le monde entier et jusque chez lui, venait escamoter les barils de pétrole.

Les Yankes sont beaux joueurs ; pas un mot de récrimination n'éclata contre la perfide Albion. Bien au contraire : le 28 avril, au cours de la discussion du budget de la Marine, le sénateur Phelan, de Californie, après avoir dénoncé le « camouflé » du gouvernement britannique agissant sous le couvert d'un trust hollandais, ajoutait : *« Je ne critique pas le gouvernement britannique. J'admire, au contraire, la prévoyance des hommes qui, étant à la tête de l'État, font tous leurs efforts pour que ses flottes de guerre et de commerce soient toujours pourvues d'un combustible essentiel. Mais si la Grande-Bretagne, pour une raison ou pour une autre, entre dans la lutte sous le nom de la Royal Dutch-Shell, pourquoi les États-Unis n'y entreraient-ils pas aussi, puisque leurs nationaux sont écartés faute de protection ? »*

Le sénateur Jones, président de la Commission du Commerce, s'exprimait sur le même ton : *« J'admire, disait-il, la manière d'agir de la Grande-Bretagne, la façon dont elle appuie ses nationaux et soutient ses industries, et je voudrais que nous suivions un peu son exemple. Soutenons nos gens, comme elle soutient les siens ; encourageons-les comme elle encourage les siens. Et faisons tout ce qui est nécessaire pour nos intérêts comme elle fait pour les siens.*

En fait, la leçon avait porté. Quelque admiration que les Américains professent pour un tour bien joué, ils ne sont pas gens à se laisser faire sans réagir énergiquement.

Une première mesure s'imposait : fermer à l'avenir aux étrangers, et particulièrement aux Anglais, les terrains pétrolifères existant sur le territoire même de l'Union. Le code américain, qui donne au propriétaire de la surface la propriété du sous-sol, rend trop facile l'accaparement des gisements miniers par les étrangers. Il fallait faire cesser ce scandale. Comme on ne pouvait, sans de longs débats, modifier la législation, on trouva un biais ingénieux.

Le 28 avril 1920, un vote du Sénat autorisa le secrétaire d'État à la Marine à constituer en « réserves », dans tels États qu'il voudrait, des gisements pétrolifères, qui ne pourraient être vendus, loués, sans sa permission. La raison invoquée était la nécessité d'assurer le ravitaillement en pétrole de la flotte de guerre ; le résultat, c'était la possibilité d'interdire désormais toutes concessions pétrolifères à des sociétés dont l'origine ou les tendances paraîtraient suspectes au gouvernement. Les États-Unis à leur tour pratiquaient la politique de la « porte fermée. »

IV. — L'ÉPUISEMENT RAPIDE.

Tandis que les politiciens s'excitaient à des

mesures de défense, les bureaux de Washington s'appliquaient à définir exactement la situation.

Le 2 mai, le Service géologique publiait la note suivante qui, sous son aspect mathématique, était un véritable cri de détresse :

« Les derniers chiffres réunis par le Service géologique du ministère de l'Intérieur montrent que les pays étrangers consomment moitié moins de pétrole que les États-Unis, alors que leur sol en contient 7 fois plus.

« Ces pays consomment actuellement 200 millions de barils par an; à ce compte, ils ont des réserves suffisantes pour 250 ans. Le contraste est saisissant avec la production des États-Unis qui, avec une consommation de 400 millions de barils par an, n'ont de fourniture assurée que pour 18 ans. En d'autres termes, les États-Unis épuisent leurs réserves 18 fois plus vite que le reste du monde.

« Si l'on néglige tout ce qui peut être obtenu par distillation des schistes ou autrement, le total du pétrole qu'on peut tirer du sol dans le monde entier peut être évalué à 60 milliards de barils. Là-dessus, 43 milliards peuvent être considérés comme plus ou moins définitivement mis à jour par les sondages qui ont réussi. Le reste représente le pétrole que l'on croit pouvoir trouver dans d'autres régions où des suintements, des gisements d'asphalte et des conditions géologiques favorables ont été constatés sans que des puits produisant effectivement de l'huile aient été forés.

« Sur ce total énorme qui représente à peu près treize fois la quantité d'huile qui est sortie jusqu'à ce jour du sol américain, et environ neuf fois l'huile produite dans le monde jusqu'à ce jour, 7 milliards de barils seulement en chiffres ronds existent aux États-Unis et dans l'Alaska, et les 53 milliards restants sont en pays étrangers.

« Ce dernier total est réparti en quantités sensiblement égales entre l'ancien et le nouveau monde, les Américains disposant d'un montant qui approche de très près celui des autres continents. Toutefois, comme dans le cas du charbon, l'exploitation du pétrole se développera beaucoup plus vite au nord de l'Équateur qu'au sud.

« Par bonheur, il est tout à fait impossible de prospecter et extraire les 7 milliards de barils encore enfouis dans le sol américain en une période aussi courte que 18 années. Au lieu d'exploiter nos réserves si rapidement, nous devons donc : soit tirer de plus en plus de pétrole des pays étrangers, soit réduire notre consommation d'huile. Nos enfants feront probablement les deux. »

On conçoit que de tels calculs — pour hypothétiques qu'ils soient — ne pouvaient manquer d'impressionner fortement l'opinion. Aux États-Unis, où tout ouvrier aisé entend se rendre à l'usine dans sa voiture Ford, où les fermiers, faute de main-d'œuvre, sont obligés d'acheter camions et tracteurs, ni le public, ni les constructeurs de moteurs, de navires, d'aéroplanes n'ont

envie de restreindre leurs achats ou leur production. La conclusion qui s'imposait à tous était donc celle-ci : obtenir des concessions à l'étranger.

V. — LE RAPPORT POLK DÉNONCE LA MANŒUVRE ANGLAISE.

Or, quinze jours après cette communication officielle, ils apprenaient qu'une sorte de complot était ourdi pour fermer aux Américains toutes les sources de pétrole dans les cinq continents.

Le 17 mai 1920, le Président Wilson transmettait au Sénat le rapport du ministère des Affaires étrangères, demandé par le sénateur Gore le 10 mars :

« *La politique générale du gouvernement britannique, écrivait le sous-secrétaire d'État, M. Frank A. Polk, tend, d'une part, à exclure les étrangers du contrôle de toutes les ressources pétrolifères de l'Empire britannique et, d'autre part, à s'assurer le même contrôle sur les ressources pétrolifères des autres pays* ». Les moyens employés sont les suivants :

1° *Interdiction aux sujets étrangers de posséder ou exploiter des champs pétrolifères dans les Iles-Britanniques, les colonies et les protectorats.*

2° *Participation directe de l'État dans le capital et la direction des compagnies de pétrole.*

3° *Mesures empêchant les sociétés britanniques de vendre leurs biens et propriétés à des entre-*

prises possédées ou contrôlées par des étrangers.

4° Décrets (ordres en Conseil) interdisant le transfert des actions des compagnies pétrolifères anglaises à d'autres que des sujets ou nationaux britanniques.

Ces mesures ont abouti aux résultats suivants :

Les trusts britanniques (british monopolies) ont déjà établi leur contrôle sur le Royaume-Uni, la Perse, l'Inde, et beaucoup d'autres pays. D'autre part, le gouvernement hollandais semble être sur le point d'accorder à la Royal Dutch-Shell Cy, maintenant contrôlée par le gouvernement anglais, un droit exclusif sur toutes les concessions de pétrole dans toute l'étendue des Indes néerlandaises.

Il est établi que le gouvernement anglais a le contrôle de l'Anglo-Persian Oil Company et qu'il supporte la moitié des frais de mise en valeur des champs pétrolifères de la Guyane. Toute prospection de pétrole dans le Royaume-Uni doit être autorisée par le Board of Trade, ou le Ministre des Munitions. En fait, les seuls forages exécutés dans le pays le sont par la maison Pearson and Sons, agissant comme agent du gouvernement. On assure qu'il est interdit à tout citoyen britannique, sans consentement du gouvernement, de vendre ou céder à toute personne ou société étrangères ses intérêts dans un champ pétrolifère du Royaume.

A la Trinité, où il existe de puissants gisements pétrolifères, personne ne peut acquérir aucun terrain pétrolifère sans autorisation écrite du gouver-

neur qui est placé sous le contrôle du Secrétaire d'État des Colonies. Or celui-ci exige de toute société britannique qu'elle n'ait pas plus de 25 0/0 de son capital détenu par des étrangers, que la majorité de ses administrateurs soient Anglais, et diverses autres garanties assurant la domination absolue des intérêts britanniques.

En Perse, les Américains sont éliminés par le fait que l'Anglo-Persian Oil Company a des droits exclusifs sur toute concession pétrolifère pour une période de 30 ans à partir de 1901. Ce privilège a été grandement renforcé encore par l'accord anglo-persan de 1918 qui place toutes les administrations civiles, militaires et financières de l'État persan sous le contrôle de la Grande-Bretagne. »

Après avoir montré la part énorme que s'est attribuée le lion britannique, le rapport établit que presque tous les autres pays, même les plus petits, ferment leurs portes aux entreprises étrangères. Seules la Bolivie, la Colombie, Costa-Rica, la république de Saint-Domingue ne semblent faire, dans leur législation minière, aucune distinction entre nationaux et étrangers. Mais il n'en est pas de même du Guatemala, de l'Équateur et surtout du Mexique.

« D'après la nouvelle constitution de ce pays, tous les gisements miniers et pétrolifères seraient la propriété de la nation. Seuls les Mexicains de naissance ou naturalisés pourront posséder des terres, des mines ou des puits de pétrole. A la vérité, les

mêmes droits pourront être accordés à des étrangers, mais à condition qu'ils se considèrent comme propriétaires mexicains et renoncent à invoquer la protection de leur gouvernement. En outre, dans une zone de 100 kilomètres le long des frontières et de 50 kilomètres du bord de la mer, aucun étranger ne pourra acquérir aucune propriété. Il est vrai que cette législation n'a pas encore été ratifiée ; mais si elle entre en vigueur, elle « handicapera » très sérieusement les intérêts américains. »

Sans doute, observe le Ministre, toutes ces mesures d'exclusion s'appliquent indifféremment à tous les étrangers, et ne visent pas uniquement les Américains. Elles n'ont donc rien d'incorrect.

Seulement comme, en fait, il n'y a guère que les entreprises américaines et anglaises qui soient en mesure d'exploiter le pétrole, et comme les Anglais prenant les devants se sont abondamment pourvus pour l'avenir, ce sont les Américains qui se trouvent seuls atteints par toutes ces restrictions.

De tous ces renseignements, un fait se dégagait clairement. Sir E. Mackay dans son article du *Times* n'avait pas « bluffé ». Le rapport officiel établissait que les États-Unis étaient réellement en passe de se voir exclus de presque tous les champs pétrolifères du monde.

VI. — M. O'DONNÉL RÉCLAME LA PORTE
OUVERTE.

Mais les Américains ne sont pas gens à se laisser « encercler » sans réagir.

Le jour même où le rapport Polk était soumis au Sénat, le sénateur Phelan déposait une proposition de loi en vue de la constitution d'une *U. S. Oil Co.* pour l'exploitation du pétrole à l'étranger. Elle serait établie sur le modèle du *Shipping Board*, c'est-à-dire qu'ayant une complète autonomie financière et commerciale, et agissant comme une société privée, elle travaillerait uniquement sous le contrôle et pour le compte du gouvernement. Son capital serait exclusivement américain ; ses neuf directeurs seraient nommés par le Président ; et le gouvernement fédéral aurait le droit d'acheter par priorité tout ou partie de sa production.

A la vérité, l'État ne fournirait pas lui-même les capitaux, parce que la législation de certains pays interdit d'accorder des concessions à un État étranger. Mais elle aurait derrière elle — comme sa rivale anglaise — toute la puissance de son gouvernement, avec tous les moyens de pression, économiques et militaires, dont les États-Unis peuvent disposer.

Il faut reconnaître que ni le Congrès, ni le Président n'ont suivi dans cette voie le sénateur cali-

fornien. Pour le moment, la thèse officielle du gouvernement américain est celle-ci : étant donnée la disette générale de combustibles de toutes sortes dont souffrent toutes les nations, il est de l'intérêt du monde entier que toutes les ressources utilisables soient exploitées en maximum : il importe donc, pour le pétrole en particulier, que tous les gouvernements suppriment toutes les restrictions qui s'opposent à la libre prospection et exploitation de leurs richesses par toute société, même étrangère, qui est en mesure d'en tirer parti et d'accroître ainsi les possibilités de production industrielle.

C'est cette thèse qu'exposa, avec autant de courtoisie que d'esprit, le président de l'Institut américain du Pétrole, M. Thomas A. O'Donnell, devant la Chambre de Commerce internationale, le 29 juin 1920.

« Personne, dit-il, n'apprécie plus que moi le gentleman anglais, aussi bien à l'étranger que chez lui. Il est un bon sportsman, toujours prêt à courir sa chance en explorant les trésors de l'univers, et partout il est un facteur de progrès.

« Aussi j'éprouve quelque surprise à voir que mes bons amis Anglais ne sont pas d'accord avec moi pour réclamer que pleine liberté soit donnée à tous de prospecter un produit aussi utile, que toutes les restrictions gouvernementales soient supprimées, et que les gouvernements — particulièrement les gouvernements démocratiques — n'entrent pas

dans des combinaisons d'affaires avec leurs nationaux, ou ceux des autres pays, en leur accordant des privilèges. Une telle participation de l'État n'est pas dans l'intérêt de la paix du monde dans l'avenir; elle ne peut qu'ajouter le mauvais vouloir et les frictions de la concurrence commerciale aux problèmes déjà si délicats de la diplomatie internationale, qui a bien assez à faire avec les problèmes qui sont du ressort propre des gouvernements... »

On ne peut pas mieux dire que le pétrole est en train de devenir une cause de conflits internationaux.

« En ce qui concerne l'industrie américaine du pétrole, concluait M. O'Donnell, nous ne demandons et ne souhaitons aucun privilège spécial, ni à l'intérieur, ni au dehors. Nous demandons seulement que, dans l'intérêt de la production qu'il faut accroître, on veuille bien tenir compte sérieusement de ce fait qu'une grande partie de l'énergie et du talent engagés dans la production du pétrole jusqu'à ce jour sont venus d'Amérique, que les besoins du monde vont croissant, et que toute liberté compatible avec la sécurité publique doit être accordée, aux Américains comme aux autres, de participer au progrès général. »

Hélas ! il faut dire que cette thèse si libérale, si elle rencontra l'appui des Italiens, ne trouva aucun écho dans les délégations anglaise et française de la Chambre de Commerce internationale.

VII. — ALORS FRANKLIN K. LANE PARLE D'UN
AUTRE TON.

L'intéressant rapport de M. O'Donnell, s'il lui valut un gros succès personnel, fut écarté purement et simplement.

Il n'est pas douteux qu'en Amérique on n'en ait éprouvé quelque déception, et voici que l'on commence à hausser le ton.

Le Congrès de la Chambre de Commerce internationale était à peine dissous que M. Franklin K. Lane, ancien secrétaire de l'Intérieur, reprenait brutalement la question. Après avoir résumé les données du rapport Polk, il disait :

« Une telle politique a inspiré aux Américains la crainte que l'Angleterre, en agissant ainsi, ne voulût arrêter l'essor naval des États-Unis.

« Or, de tels procédés conduisent-ils à la paix ou à la guerre? Est-il admissible que l'Angleterre — non point les capitalistes britanniques, mais l'État ou le gouvernement de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire une entité politique — s'empare d'un marché de cette importance et en écarte le reste du monde? Ne voit-on pas que si, non plus les nationaux, mais les États eux-mêmes, représentés par les gouvernements, se mêlent à la concurrence économique et se transforment en maisons de commerce ou en firmes industrielles, il n'y a plus à espérer aucun apaisement des conflits qui

renaîtront sans cesse de la rivalité commerciale. »

Ce rude langage est un avertissement, dont la gravité n'a pas besoin d'être soulignée. Désormais, sous la courtoisie voulue des formules, la lutte est engagée, non plus entre deux groupes d'hommes d'affaires, mais entre les deux plus grandes puissances économiques et militaires du monde.

Il ne s'agit plus seulement de concurrence commerciale entre sociétés à la recherche de dividendes ; il s'agit de la maîtrise d'un produit, dont l'abondance ou la disette peut modifier l'équilibre toujours instable des nations. Pour obtenir ou garder ce produit, chacun des deux gouvernements rivaux est prêt à faire jouer toutes les armes économiques et militaires dont il dispose. Entre les deux, les nations de second rang vont se trouver soumises à de redoutables pressions : l'un voulant les forcer à ouvrir leurs portes quand l'autre les oblige à les fermer. La question du pétrole est donc entrée dans la zone dangereuse des compétitions diplomatiques ; toutes les nations auront à prendre parti. Le 17 mai, le jour même où le rapport Polk arrivait au Sénat, l'ambassadeur américain à Paris transmettait à notre gouvernement les plaintes de la *Standard Oil*. La France à son tour était engagée dans le conflit.

CHAPITRE IV

LA FRANCE DANS LE CONFLIT

I. — IMPORTANCE DES INTÉRÊTS FRANÇAIS.

Dans ce duel du pétrole engagé entre l'Angleterre et les États-Unis, la France représente un « second », qui n'est pas négligeable.

On a découvert en Algérie, voici près de vingt ans, dans la région d'Oran, un gisement où travaillent trois sociétés, sous le contrôle du groupe Pearson ; le manque de transports seul les empêche d'atteindre un sérieux développement.

Au Maroc, des forages exécutés en 1917 ont révélé des gisements beaucoup plus considérables.

A Madagascar, sur la côte est, deux sociétés également anglaises, la *Majunga Oilfields* et la *Sakalava Proprietary Oilfields*, explorent un bassin de 15.000 kilomètres carrés. D'autres gise-

ments ont été signalés au Tonkin, au Laos, en Nouvelle-Calédonie.

Enfin, en France même, des sondages ont été faits dans l'Isère, les Landes, en Auvergne.

Sans doute, tous ces champs pétrolifères ne représentent encore qu'une richesse en puissance et un simple élément d'avenir (les trusts britanniques en connaissent d'autant mieux l'importance, que presque tous les travaux de recherches ont été faits par eux).

Mais la France possède dans le présent des moyens d'action bien plus considérables et d'un intérêt immédiat.

Si nos grandes banques n'ont rien fait pour la mise en valeur de nos pétroles coloniaux, en revanche elles ont placé d'énormes capitaux dans les pétroles étrangers.

C'est pour elles une tradition constante : créer une industrie, quelle qu'elle soit, c'est courir des risques et s'obliger à un effort de contrôle.

Comme elles travaillent en général avec l'argent de leurs déposants, et sont dirigées par des hommes sans compétence industrielle, elles ne veulent faire ni l'un ni l'autre, et ainsi s'interdisent toute entreprise — même nécessaire à la nation — à moins qu'elle ne soit garantie par l'État.

Mais quand une société étrangère a réussi, qu'elle commence à distribuer de beaux dividendes, que ses affaires sont en plein développement, alors il est

lucratif et facile d'émettre ses titres sur le marché français, et de les vendre en hausse à un public stimulé par une habile réclame. C'est ainsi que les petits rentiers français se trouvent propriétaires de nombreuses mines de pétrole en Roumanie, en Galicie ou dans le Caucase. Il suffit de parcourir la cote de la Bourse de Paris pour y découvrir des *North Caucasian Oil*, *Lianosoff*, *Grosnyi*, *Spiess Petroleum*, *Boryslaw*, *Nafta*, *Steaua*, etc., sans oublier les séries variées de *Shell Transport*, de *Royal Dutch* et de *Mexican Eagle*.

Tout cela représente plusieurs milliards de francs ; dans beaucoup de ces sociétés, la majorité des actions appartient à des Français, et le contrôle est aux mains de nos banques.

La guerre, en ruinant une partie des exploitations, leur a donné d'importantes revendications à faire valoir en Roumanie, en Galicie et en Russie. De plus, les Alliés victorieux ayant décidé de se partager les concessions allemandes, elles ont à réclamer leur part du butin.

Ce fait donne au groupe français une importance considérable : selon qu'il sera entraîné dans l'orbite anglaise ou dans l'orbite américaine, il peut influencer grandement sur l'issue de la lutte. Ainsi s'explique que des deux côtés on se dispute âprement son concours.

A la vérité, une troisième solution se présente à l'esprit. La France possède assez de concessions

dans l'Europe Centrale, assez de réserves dans ses colonies pour exploiter elle-même ses richesses, et constituer un groupe indépendant ?

Heureusement — pour les Anglais — une telle initiative n'est pas à craindre. Notre pays ne possède même pas les éléments d'un outillage approprié. En raison de l'antique divorce de la banque et de l'industrie, nos financiers ne se sont jamais préoccupés d'en créer un.

Quant à nos soi-disant « raffineurs », ils n'ont jamais eu qu'une idée : éviter tous les risques et les tracas de la production.

C'est un trait caractéristique de notre oligarchie financière : il a chaque jour des conséquences si graves pour l'avenir de ce pays qu'il vaut qu'on s'y arrête une fois de plus.

II. — LE CARTEL FRANÇAIS ET LE TARIF DOUANIER.

Dix maisons se sont adjudgé en France le monopole du pétrole. Ce sont :

MM. Fenaille et Despeaux ;

MM. Desmarais frères ;

Les fils de A. Deutsch ;

La Compagnie industrielle des Pétroles ;

La Raffinerie du Midi ;

La Société Lille-Bonnières et Colombes ;

MM. Paix et C^{ie} ;

MM. G. Lesieur et ses fils ;

La Compagnie générale des Pétroles ;

La Raffinerie de Pétrole du Nord.

Bien entendu, elles ne se font pas concurrence ; leur premier soin a été de constituer un « cartel » où elles se partagent les différentes régions de la France et les quantités à écouler, et s'engagent à vendre au même prix — qui est naturellement le plus élevé.

Impossible à une onzième société de s'établir en France ; car les dix autres, qui ont de puissantes réserves, pourraient baisser les cours, au-dessous même du prix de revient, assez de temps pour ruiner le nouveau concurrent.

Toutefois, comme le cartel importe la totalité de son pétrole, des sociétés étrangères produisant elles-mêmes leur huile pourraient la vendre à meilleur compte et détruire son monopole de fait.

Pour éviter ce malheur, nos pétroliers se sont adressés au Parlement.

Nos députés sont pour la plupart de farouches démocrates, ennemis des puissances d'argent — tout au moins à la tribune — mais ils sont aussi d'ardents patriotes : ils ont vécu pendant quarante ans dans la crainte de l'invasion ennemie, et leur terreur à la longue s'est transportée des hommes aux objets ; avant la guerre, l'entrée en France d'un crayon allemand leur inspirait presque la même angoisse qu'aurait fait celle d'un uhlan. D'ailleurs, leur sollicitude ombrageuse s'étendait aussi bien aux produits anglais, espagnols ou

américains. Elle vibrait pour le sucre comme pour le pétrole ou l'acier ; jamais on ne l'invoquait en vain pour dresser contre l'étranger la barrière d'un tarif prohibitif. Le douanier leur apparaissait comme un agent de la défense nationale, au même titre que le soldat. Le protectionnisme n'était pour eux que l'aspect économique du patriotisme.

Nos pétroliers n'ignoraient pas cet état d'esprit ; ils connaissent à fond notre constitution démocratique, — non pas celle qu'on enseigne à l'école primaire, mais celle qu'on pratique dans les couloirs du Parlement ; — et ils ont su jouer de cet instrument avec une virtuosité prestigieuse.

Le premier point était d'empêcher les sociétés productrices étrangères de vendre directement le pétrole et ses sous-produits sur le marché français. Pour cela, ils obtinrent en 1893 un tarif douanier de 9 francs par quintal au minimum sur le pétrole brut et de 13 fr. 50 sur le raffiné.

Puis ils firent classer comme *brute* toute huile contenant jusqu'à 90 0/0 de produits de raffinage. Une telle qualité était rare alors (elle a complètement disparu depuis) et n'existait guère qu'en Pensylvanie. Nos gens passèrent avec les sociétés américaines des contrats pour qu'on la leur réservât. Dès lors, il leur suffisait de chauffer légèrement ce produit pour obtenir du *raffiné* tout en ne payant que le tarif du *brut*, soit 9 francs.

Pendant ce temps, les étrangers étaient réduits :

ou bien à importer du pétrole brut à faible rendement d'essence (30 ou 40 0/0), tout en payant le même droit de 9 francs que nos « raffineurs » ce qui les mettait en état d'infériorité; ou bien à introduire du raffiné, mais alors ils devaient payer 13 fr. 50 au quintal.

Admirable combinaison! Grâce à ce simple vote du Parlement : 1° nos « raffineurs » se trouvaient à l'abri de toute concurrence étrangère, soit pour le produit brut, soit pour l'essence; 2° tout leur travail consistait à chauffer légèrement l'huile à 90 0/0; les dernières impuretés disparaissaient et l'on avait le pétrole tout prêt à être vendu aux ménagères : ainsi pas besoin de coûteuses installations, ni de nombreux ouvriers, ni de gros capitaux; 3° enfin on réalisait à coup sûr de gros bénéfices. En effet, c'est un principe constant que le prix d'un produit protégé sur le marché intérieur atteint toujours le prix du produit étranger majoré de la taxe douanière. Nos gens du cartel, payant 9 francs par quintal sur le produit brut, mais protégés par un droit de 13 fr. 50 sur le raffiné, jouissaient donc, tous frais de transformation déduits, d'une prime d'au moins 3 fr. 50 par quintal (1), — c'est-à-dire qu'ils pouvaient vendre aux ménagères françaises le pétrole 3 fr. 50 de plus qu'elles ne l'auraient payé à n'importe quelle société étrangère.

(1) Chiffre indiqué par M. de la Trémoille dans son rapport à la Chambre.

Cela valait bien, sans doute, quelques dons tapageurs à l'aviation française, qui servaient à la fois à la publicité et à la préparation d'un débouché nouveau. Et voilà ce que rapporte l'art de se servir adroitement de la « représentation nationale! »

III. — LA GABELLE DU PÉTROLE.

Alors, confortablement installé à l'abri de cette barrière douanière, le cartel organisa la distribution à l'intérieur du pays, construisant réservoirs, dépôts, wagons et bateaux-citernes, de telle façon que personne, fût-ce une société productrice, ne pût se passer de son intermédiaire. Puis, ayant constaté que les gisements riches de Pensylvanie, étaient épuisés, mais sûr désormais de n'être plus concurrencé, il réduisit progressivement ses opérations industrielles, déjà si simples! De 1900 à 1903, l'entrée du pétrole brut tomba de 93,4 0/0 du total des importations à 28,17 0/0, tandis que celle du raffiné montait de 6,60 à 71,83 0/0. Les quelques raffineries qu'on a maintenues ne servent plus que de prétexte au maintien du vieux tarif douanier, en permettant de lancer au Parlement l'argument classique : il faut protéger la main-d'œuvre française!

En fait, nos soi-disant « raffineurs » ne raffinent plus rien du tout. Ils sont de simples commerçants qui livrent à la consommation du pays un

produit dans l'état même où ils l'ont reçu de l'étranger.

Après avoir supprimé tout risque, ils ont supprimé tout effort. Mais ils n'en ont pas moins conservé leur monopole et leur tarif protecteur.

Le contrôle exercé par l'État au cours de la guerre a permis de se rendre compte que leur bénéfice extra-industriel n'est pas inférieur à 50 millions par an (1). C'est donc un don gratuit de 5 millions par an en moyenne que la démocratie française verse à chacun des dix privilégiés qui se sont arrogé le lucratif honneur de lui apporter tel quel le pétrole américain ou anglais.

Louis XV lui-même n'était pas plus fastueux !

Investis légalement d'un monopole quasi-officiel, les dix fermiers généraux du pétrole achètent à l'étranger un produit tout préparé, le vendent, sans transformation ni risque, à un prix plus élevé que dans aucun pays d'Europe, prélèvent un véritable impôt sur les ménagères, les automobilistes, les taxi-autos, les transports par camions. Le peuple français tout entier leur paye tribut, sans qu'aucun service spécial justifie cette contribution, sans qu'ils en restituent même une part au souverain. C'est l'impôt privé, la redevance *féodale* envers le seigneur. Et ce privilège exorbitant a été accordé, au nom du peuple, par

(1) C'est le chiffre indiqué par M. le sénateur Henri Bérenger, ancien commissaire général aux essences et pétroles, dans son livre *Le Pétrole et la France*, page 280.

les représentants élus d'une nation qui a proclamé l'égalité des citoyens.

Ce cas n'est pas unique : il s'est constitué au sein de notre société toute une oligarchie de cartels du rail, du pétrole, de l'acier, du sucre, de l'armement, de la banque, dont la force repose uniquement sur des actes de la puissance publique.

La démocratie républicaine a gardé, sans le savoir, les mœurs de l'ancien régime; elle n'a, semble-t-il, établi l'égalité dans le domaine politique que pour maintenir plus solidement le privilège dans le domaine économique.

IV. — L'INDUSTRIE FRANÇAISE HANDICAPÉE.

Les chiffres même ne donnent qu'une faible idée de ce que ce système de protection a coûté au pays. Tranquillement endormis à l'abri de leur barrière douanière, non seulement les gens du cartel ont privé la France d'une industrie lucrative, mais ils n'ont même pas perfectionné leur outillage commercial.

A la veille de la guerre, ils ne possédaient que 14 bateaux-citernes de 3.000 à 6.000 tonneaux, alors que les Américains en avaient de 12.000 et 15.000 tonnes. Naturellement, dans nos ports les cales spéciales étaient à la dimension de ces faibles navires, les réservoirs étaient petits, les

pompes, de vieux modèle et de médiocre puissance. On disposait en tout de 400 wagons-citernes et de quelques millions de bidons.

A quoi bon se tenir au courant des progrès techniques — même pour abaisser le prix de revient — puisque de toutes façons le bénéfice était assuré, et que le consommateur, livré par un Parlement ignorant, ne pouvait échapper à la tondeuse du cartel!

Le résultat, c'est que lorsque la guerre vint brusquement accroître les importations, nous n'avions ni stocks en réserve, ni bateaux suffisants, ni cales pour recevoir les *tankers* étrangers, et qu'il fallut doter à grands frais nos ports d'un outillage que les autres pays possédaient depuis dix ans.

Mais ceci n'est rien encore. Nos « raffineurs », ne raffinant rien du tout que des huiles à 10 0/0 de déchet, ne s'intéressaient pas aux sous-produits; ils avaient donc fait placer le mazout sous le même tarif de 9 francs que le pétrole brut, ce qui, étant donné le bas prix de ce résidu, était absolument prohibitif. Ainsi, tout en ne produisant pas eux-mêmes le mazout, ils empêchaient la France d'en acheter et importer. Le monde entier en 1918 consommait plus de 30 millions de tonnes de ce combustible, alors que pas un quintal n'entrait en France!

Depuis longtemps la Russie, les États-Unis, l'Angleterre, l'Allemagne commençaient à chauffer

leurs locomotives et leurs paquebots au mazout ; les moteurs type Diesel transformaient les conditions de la batellerie et de mille industries ; les métallurgies suisse, allemande, anglaise, américaine s'organisaient pour fabriquer en grand ces nouvelles machines. Mais les constructeurs français ne pouvaient suivre le mouvement ; nos industriels ne pouvaient pas même acheter à l'étranger les moteurs à combustion interne, puisqu'ils ne pouvaient trouver chez nous le combustible nécessaire. Obligée de travailler au charbon qui coûte très cher, notre industrie tout entière se trouvait une fois de plus « handicapée ». Et cependant le charbon manquait dans les usines comme aux foyers domestiques. On a calculé que rien qu'à Paris 20.000 tonnes de mazout par mois mises à la disposition du Métropolitain et des secteurs électriques auraient libéré 40.000 tonnes de charbon, qui auraient permis de chauffer 200.000 ménages !

On a fini par comprendre la faute commise. Une loi du 5 août 1919, complétée par un règlement d'administration publique du 30 août, a abaissé le tarif douanier sur le mazout de 9 francs à 0 fr. 40.

Depuis un an à peine, le combustible à bon marché peut entrer en France ; mais il reste à organiser les ports pour la réception, adapter les chaudières, construire des moteurs à combustion interne.

La France, une fois de plus, va se trouver en retard de plusieurs années sur les nations voisines.

Pour conserver aux dix privilégiés du cartel leurs 50 millions de revenu, qui dira combien notre pays a perdu et va perdre encore de centaines de millions !

V. — LA SOLUTION PARESSEUSE.

Mais voici enfin qu'une chance favorable paraît à notre horizon. Au moment où le trop lent rétablissement de nos mines, l'insuffisance de la production anglaise, la mauvaise volonté de l'Allemagne nous privent de la houille nécessaire, voici que la nature bienveillante nous offre dans nos colonies, en Algérie, au Maroc, à Madagascar, de vastes champs de naphte : de quoi combler notre déficit, assurer la marche de nos locomotives, de nos paquebots, de nos tissages. La France se tourne vers ses hommes d'affaires et leur dit : « Donnez-moi ce pétrole. »

Ils répondent : Impossible, nous n'avons ni prospecteurs, ni techniciens expérimentés : pour faire des recherches en Auvergne, nous avons dû nous adresser à des Américains, puis à des Roumains et des Galiciens ; nous n'avons pas assez de bateaux-citernes ; notre flottille est ridicule en nombre comme en tonnage ; il faudrait avoir des pompes centrifuges, construire des réservoirs,

établir des pipe-lines, et notre métallurgie n'est pas outillée pour les fabriquer. — Alors constituez vite des sociétés, montez des ateliers, mettez-vous d'urgence en état de fabriquer ce qui vous manque. — Impossible, car si, pour avoir du combustible liquide, il faut un outillage, pour faire cet outillage il faut du combustible, et nous n'en avons pas assez. Nous sommes enfermés dans le cercle infernal. — Alors? — Une seule issue nous reste : livrer nos champs pétrolifères à l'étranger, attendre qu'il consente à les exploiter et lui demander bien humblement qu'il veuille nous vendre, au prix qu'il lui plaira, le combustible extrait de nos propres terrains. Nous sommes à sa merci, car si nous faisons mine de mettre en valeur nos gisements, nous n'en tirerions pas avant deux ans quelque secours, et l'Angleterre pourrait nous priver de combustible, non pas demain mais tout de suite.

Ainsi raisonnent nos hommes d'affaires. Et l'on voit ce qu'il en coûte à un pays de laisser ses chefs d'industrie s'installer à l'abri des tarifs protecteurs. Comme celle du mancenillier, leur ombre endort et tue.

Heureusement, comme toujours, nos pétroliers exagèrent. Si la *Shell-Dutch* menace de nous couper les vivres, la *Standard Oil* ne demande qu'à nous alimenter. En opposant l'une à l'autre, en jouant de leur rivalité, en concédant un peu à l'une, un peu à l'autre, on peut assurer le ravi-

taillement quotidien, gagner le temps nécessaire pour constituer un outillage suffisant, exploiter ensuite nos gisements en réserve, et constituer enfin une industrie pétrolifère, indispensable à la sécurité et à l'indépendance du pays.

Pour cela, il faut et il suffit que nos hommes d'affaires et nos hommes d'État marquent autant d'audace, de ténacité et d'énergie que leurs collègues anglais. Ils n'ont qu'à suivre la leçon si magistralement donnée à l'Amérique.

Le champ reste ouvert, le jeu est possible. L'Angleterre le sait. Aussi a-t-elle décidé d'agir sans retard, avant que l'opinion soit saisie; et sachant le prix de la minute qui passe, et de l'occasion qui ne se retrouvera plus, elle a tout fait pour entraîner la France dans son camp, — et elle y a provisoirement réussi.

CHAPITRE V

LA CONVENTION DE SAN REMO

I. — L'ANGLETERRE CONQUIERT NOS RAFFINEURS ET NOS BANQUIERS.

Dès la signature de l'armistice, l'Angleterre se mit en devoir de s'annexer tous les gisements possédés ou contrôlés par la France.

Il ne s'agissait pas certes de dépouiller de bons et loyaux alliés, mais simplement de passer avec eux un contrat d'association en vertu duquel, les Français fournissant les capitaux et les Anglais l'outillage, toute concession serait réservée désormais au nouveau groupement, — et donc entièrement fermée aux Américains.

Pour atteindre ce but, on pouvait user de la pression diplomatique sur le gouvernement français. Mais chez nous — nos amis le savent fort bien — un président du Conseil n'est qu'un avocat chargé de plaider, devant le Parlement et l'opinion, les affaires dont ces messieurs de l'Oligarchie

lui confient les dossiers. Il fallait donc d'abord se concilier les intéressés, en l'espèce le groupe des raffineurs, et les banques. Les hommes de la Cité connaissaient parfaitement le fort et le faible de leurs confrères parisiens ; le jeu pour eux n'était pas difficile : il a été supérieurement mené.

Avec le cartel, la tâche était particulièrement aisée. Nos dix soi-disant « raffineurs » n'ont jamais eu aucune envie de produire du pétrole. Solliciter des concessions en Algérie ou à Madagascar, recruter des prospecteurs à l'étranger, enfouir des capitaux dans des sondages aléatoires, construire des pipe-lines... à quoi bon se donner tous ces tracas, quand on peut, sans se donner aucun mal, gagner tant d'argent ! Solidement protégés contre toute concurrence étrangère par le tarif prohibitif de 1893 — que la loi du 30 août 1919 a maintenu, en ce qui concerne le pétrole brut, l'essence et les huiles de graissage — certains, grâce à leur puissant organisme de distribution, d'être les courtiers indispensables à toute entreprise de production, ils étaient tout prêts à abandonner à des sociétés étrangères tous nos gisements coloniaux ou étrangers, pourvu qu'on respectât leur monopole commercial sur le marché intérieur. Le trust anglais, de son côté, préoccupé d'assurer un débouché considérable à sa production croissante, avait tout intérêt à ménager un client de cette importance. Il avait d'ailleurs barre sur le cartel dont presque tous

les bateaux-citernes battent pavillon britannique. De ce côté donc, aucune résistance n'était à craindre.

Restait à convaincre les banques. On a vu les énormes émissions qu'elles ont faites sur notre place de sociétés russes, roumaines et galiciennes. La victoire, en leur donnant des chances d'acquérir une partie des concessions allemandes, n'a fait que stimuler leur intérêt pour les affaires de pétrole. Il ne pouvait s'agir de les priver de cette part du butin.

De plus, la découverte de champs de naphte en France et dans les colonies peut provoquer la création de nombreuses sociétés; d'où émissions d'actions et d'obligations par millions pendant des années; d'où syndicats de garantie, courtages, spéculations, profits de toutes sortes en perspective.

A l'idée que tout cela passerait à un trust anglais, tout ce monde fiévreux qui s'agite autour des banques d'affaires, des établissements de crédit, de la Bourse et de la presse financière ne manquerait pas de jeter les hauts cris. Au nom du patriotisme, on accuserait de trahison le ministère qui oserait livrer à l'étranger une si riche matière à spéculations diverses, et comme tous ces gens ont de puissantes influences dans le Parlement et la presse, on pouvait rencontrer une opposition insurmontable.

Heureusement le groupe anglais connaît admi-

rablement ce milieu où ses agents opèrent depuis vingt ans, et il a su prendre ses précautions.

Que désirent au fond nos financiers et gens de bourse ? Ce n'est pas produire et vendre du pétrole, mais produire et vendre des *titres*. Là est leur fonction essentielle et leur principale source de profits. Eh bien ! on peut leur donner à vendre des valeurs de pétroles anglaises : le trust y gagnera de dégager d'autant le marché de Londres — quelque peu saturé par les émissions répétées de ses nombreuses filiales.

Alors, comme sur un signal, les titres de la *Shell Transport* et de la *Royal Dutch* commencèrent à filtrer de Londres et d'Amsterdam vers Paris. La vente était facile, car la guerre, en exaspérant les besoins de combustible liquide, avait permis à ces sociétés d'accumuler des bénéfices énormes. La *Shell Transport* en 1919 déclarait un dividende de 35 0/0 ! Et, depuis l'armistice, le prix du gallon, comme les quantités produites, montait toujours. Quel capitaliste avisé eût hésité à profiter d'une telle occasion de s'enrichir, et qui donc, en présence de ces bilans fastueux, eût pensé aux pauvres sociétés coloniales françaises encore à naître ?...

II. — LA ROYAL DUTCH DANS LES DANCING.

Cependant, ces achats de titres étrangers aggravèrent la situation déjà mauvaise de notre

change. Une loi interdit l'exportation des capitaux, et la Commission des changes — un peu distraitemment — veille à son exécution.

Mais, en matière de titres, la contrebande est facile : une feuille de coupons se dissimule aisément. On en importa par avions ; on employa même, assure-t-on, la « valise diplomatique ». De jeunes attachés d'ambassade — que l'on veut croire étrangers — introduisaient par ce canal des *Royal Dutch* et des *Mexican Eagle*, et se faisaient ainsi, dans les salons et les banques, d'agréables et lucratives relations.

La baisse du franc s'aggrava ; la livre, le dollar et le florin montèrent éperdument. De ce fait, les titres libellés monnaie étrangère haussaient à Paris, même quand leurs cours restaient stationnaires à Londres. Plus le franc était déprécié, plus les Français porteurs de ces titres s'enrichissaient.

Le jeu était facile, il suffisait de déposer chez un banquier une « couverture » en titres de rentes françaises ou toute autre valeur sérieuse et d'acheter à terme des *Royal Dutch*, des *Shell Transport* ou des *Mexican Eagle*, puis d'attendre tranquillement la hausse du change. Elle se produisait sûrement : car les achats de *Shell*, en provoquant des exportations de capitaux, faisaient hausser la livre ; la hausse de la livre provoquait la hausse des titres qui entraînait à son tour de nouveaux achats... et ainsi de suite à l'infini.

Bientôt ce jeu dépassa le cercle des spéculateurs professionnels. Par des canaux mystérieux, l'invasion des titres anglo-hollandais pénétra dans le monde et dans le demi-monde. Au faubourg Saint-Germain comme à Montmartre, dans les salons et les *dancing*, petites femmes et grandes dames se mirent à engager leurs bijoux pour spéculer sur le *Royal Dutch*; l'homme qui apportait le précieux papier effaçait instantanément le plus prestigieux *fox-trotter*. Un journal satirique, au bas d'un dessin représentant le flirt d'un jeune gandin avec une élégante décolletée jusqu'aux hanches, notait ce dialogue à peine « chargé » :

— *Quand viendrez-vous visiter mon atelier?*

— *Je suis une honnête femme!*

— *Vous aurez tous les jours à trois heures le cours de la « Royal Petroleum ».*

— *Taisez-vous, tentateur!*

Ce fut un engouement, comme seules peuvent en avoir ces têtes légères, et comme on n'en avait pas vu peut-être depuis le fameux Law de la rue Quincampoix. L'action de la *Royal Dutch*, d'une valeur nominale de 1.000 florins (2.100 fr.), se vendit jusqu'à 72.000 francs.

A ce jeu, la livre monta à 64 francs, le dollar à 17; tous les produits importés et les objets fabriqués suivirent le mouvement, vêtements, chaussures, etc... et les prix des comestibles haussèrent jusque dans les baraques Vilgrain. Il en coûta des centaines de millions aux ménagères.

Cependant, boursiers, cocottes et gens du monde, se réjouissant chaque soir de la chute du franc, souriaient de voir s'accroître leur fortune à mesure que baissait celle du pays.

Ces gens, a dit M. François-Marsal, ministre des Finances, « vendaient la France à terme. » Mais leur patriotisme n'en était nullement troublé, ils ont toujours pensé que la patrie a pour objet de défendre leurs capitaux, mais que leurs capitaux n'ont aucun devoir envers la patrie.

Ajoutons vite, pour la satisfaction de la « Justice Immanente, » que la morale a eu sa revanche. Un jour vint — quand les professionnels eurent revendu leurs titres au plus haut prix — où les banques avisèrent soudain leur aimable clientèle qu'elles ne pouvaient continuer leurs avances, et les invitèrent à prendre livraison de leurs titres. Incapables de payer de telles sommes, la plupart vendirent; les cours baissèrent. Londres rachetant, la livre baissa à son tour, entraînant une nouvelle chute; et, de cascade en cascade, la *Royal Dutch* tomba de 72.000 à 25.000 francs. Pour « liquider leur position », les spéculateurs amateurs durent vendre leurs rentes françaises, leurs bonnes valeurs industrielles : la baisse de proche en proche s'étendit à toute la cote : il y eut un krach de plusieurs milliards qui, pendant des semaines, laissa la Bourse désemparée. On signala même une forte baisse sur les meubles de style, les tableaux et les perles ! Pendant ce temps,

les professionnels rachetaient pour 25.000 francs ce qu'ils avaient vendu 72.000 à leurs belles amies !

Cependant, de leurs bureaux de Londres, sir Marcus Samuel et ses compères du trust anglo-hollandais suivaient d'un œil amusé et intéressé les péripéties de ce tournois bien moderne. Ils constataient avec joie que le but qu'ils s'étaient proposé était atteint. A la faveur de cette spéculation effrénée, des milliers de titres de la *Shell Transport*, de la *Royal Dutch*, de la *Mexican Eagle* — par un hasard assurément providentiel, c'est sur ces trois valeurs qu'on a surtout joué — ont passé la Manche. Une grande partie des actions du trust est maintenant dans les portefeuilles français. Évidemment, le siège social, et les « gros paquets » de titres qui assurent la majorité dans les assemblées et les conseils d'administration restent à Londres. Mais la nation amie et alliée est maintenant intéressée à la prospérité de l'entreprise.

Comment oserait-on traiter comme une société étrangère une affaire dont la plupart des actions sont entre les mains de nos compatriotes (1).

Et si par hasard le gouvernement français s'avise de lui confier l'exploitation de nos pétroles

(1) M. Henry Bérenger affirme, dans son livre, que près de la moitié des actions de la *Royal Dutch*, soit 400 millions, est entre des mains françaises. Et ceci était écrit avant le coup de spéculation de cet été.

coloniaux, qui donc oserait protester? N'est-il pas clair que les bénéfices en reviendront sous forme de dividendes à notre si chère « petite épargne »?

Quant à nos banquiers, il n'a pas été nécessaire de leur démontrer que le placement de titres de sociétés pétrolifères françaises, sans passé, sans expérience et pendant des années sans profits, serait forcément pénible; tandis que les émissions de filiales d'un trust anglais fameux, chiffrant son capital par milliards et ses dividendes à 35 0/0, s'enlèveraient mieux que des petits fours.

Au lieu de créer de toutes pièces des entreprises hasardeuses à longue échéance, on leur offrait des opérations de placement nombreuses et rapides; un gain modeste mais facile, avec un minimum de risques et d'efforts. Pouvaient-ils hésiter?

Et c'est ainsi que financiers, boursiers, spéculateurs et raffineurs se trouvèrent d'accord pour accepter la mainmise du trust anglais.

III. — LA DIPLOMATIE DU COMBUSTIBLE.

Il ne restait plus qu'à convaincre le gouvernement et le Parlement français, et à réaliser par une convention diplomatique en bonne et due forme cette nouvelle manifestation d'« Entente cordiale ». Le travail politique fut mené parallè-

lement avec la manœuvre financière, et sir John Cadman et lord Curzon s'y montrèrent aussi habiles que sir Marcus Samuel.

Il s'agissait d'obtenir de la République l'autorisation d'exploiter ses richesses pétrolifères, en faisant valoir l'outillage supérieur dont on disposait, et en promettant de lui réserver un droit de préférence sur une partie de la production anglaise. Afin de mieux masquer l'emprise britannique, ce fut la *Royal Dutch*, sous son nom hollandais de *Koninklijke Nederlandsche Maatschappij*, qui fut chargée de faire la proposition.

Dès le 25 mars 1919, au moment où l'on abordait à Versailles les clauses économiques du Traité, cette société adressait au cabinet Clemenceau l'offre suivante :

Elle se déclarait « prête à coopérer aux plans du gouvernement français en ce qui concerne la gérance et l'exploitation des divers intérêts pétrolifères qui pourront être réservés à la France à la suite du Traité de Paix (ceci visait particulièrement les concessions allemandes à partager entre les Alliés).

Elle offrait en échange « de réserver à la France, par priorité, une partie de sa production pétrolifère de façon à assurer la continuité du ravitaillement pour ses besoins civils, militaires et maritimes ». Et le délégué de la *Royal Dutch*, élargissant ses propositions, concluait : « En résumé, la *Koninklijke Nederlandsche Maatschappij* est prête

à mettre à la disposition de la France toute son organisation mondiale, technique, industrielle, commerciale et financière, non seulement dans les pays visés ci-dessus, mais encore dans tous les autres pays de production ou de consommation où la France pourrait avoir besoin de son concours, et dans lesquels la Koninklijke Maatschappij possède directement des intérêts industriels et financiers. »

C'était donc bien l'ensemble des ressources françaises que l'on visait.

M. Clemenceau fit le meilleur accueil à cette proposition. Un premier accord fut conclu dès 1919 ; mais il fallait le faire ratifier par le Parlement.

Nos représentants sont, en général, peu au courant des grandes affaires internationales : les stations qu'ils doivent faire dans les antichambres ministérielles pour le compte de leurs électeurs ne leur laissent guère le temps de les étudier, ni l'indépendance nécessaire pour les juger. Pourtant le projet rencontra, au sein des commissions, quelque résistance ; en particulier, l'idée de céder nos gisements coloniaux à un trust anglais, au moment précis où le combustible nous faisait si gravement défaut et où le gouvernement britannique, au cours de chaque négociation, menaçait de nous refuser le charbon, suscitait des inquiétudes.

Pour les calmer, on déclara que dans toutes

nos colonies, protectorats et zones d'influence, les sociétés formées par le trust devraient comprendre au moins les $2/3$ d'intérêts français.

Les Chambres se persuadèrent ainsi — un peu naïvement peut-être — que le contrôle de ces entreprises resterait entre des mains françaises.

Un dernier obstacle subsistait encore : on ne pouvait douter que les Etat-Unis, quand ils connaîtraient ce projet, manifesteraient un vif mécontentement d'un accord qui les exclut en fait de tous les gisements placés sous l'influence française. Or, notre pays n'a pas moins d'obligations envers l'Amérique qu'envers l'Angleterre ; nos importateurs sont constamment obligés de faire appel à son crédit ; et tout le monde sait que l'indemnité allemande ne pourra soulager sérieusement nos budgets que si elle est capitalisée par le moyen d'un grand emprunt international dont on espère que les États-Unis souscriront la plus grosse part.

Ne risquait-on pas de s'aliéner un concours indispensable ? Dans les milieux diplomatiques on manifesta quelques hésitations.

M. Lloyd George s'employa à les faire cesser. Le Traité de Versailles a été rédigé de telle manière que toute la part du butin réalisable immédiatement a été attribuée à l'Angleterre, la France recevant des avantages réalisables dans un avenir plus ou moins éloigné. Le Foreign Office ayant pris la flotte et les colonies allemandes s'est trouvé

avoir les mains libres, quand le Quai d'Orsay avait encore besoin de son concours : d'où des marchandages incessants où nous avons dû chaque fois payer l'appui anglais : pourcentage de l'indemnité allemande, prix des charbons de la Ruhr, etc.

Les États-Unis s'étant, par leur faute, tenus à l'écart des négociations, laissaient aux Anglais le champ libre.

A San Remo, on décida des destinées de la Turquie. La France, à qui l'accord franco-anglais de 1916 avait donné une large zone d'influence du golfe d'Alexandrette à la Perse, se trouvait en mauvaise posture : Moustafa Kemal et les nationalistes turcs l'avaient exclue de la Cilicie ; l'émir Faïçal poussait vers la côte syrienne les bataillons sénégalais du général Gouraud. Il y avait là pour le prestige national un échec d'autant plus sensible que nos financiers allaient y perdre le contrôle des chemins de fer Beyrouth-Damas et Rayak-Alep, et les concessions de ports obtenus par eux du temps des Turcs. Le plus curieux, c'est que la puissance de Faïçal — nul ne l'ignorait — n'existait que par les armes, l'argent et l'appui de nos bons amis Anglais. Alors lord Curzon dit : « Signez l'accord avec la *Royal Dutch* et vous aurez la Syrie ». M. Millerand accepta. Aussitôt Faïçal fut laissé à lui-même. Et c'est ainsi que l'entrée triomphale du général Gouraud à Damas a été payée de l'abandon de toutes nos ressources pétrolifères.

IV. — LA CONVENTION DE SAN REMO.

Le *Temps* du 25 juillet a publié cette convention (1). Une brève analyse, faite à la lumière des faits que nous venons d'exposer, permettra d'en saisir le sens et la portée.

Et d'abord, le premier paragraphe nous avertit que « *le présent mémorandum a trait aux États ou pays suivants : Roumanie, Asie Mineure, territoires de l'ancien Empire russe, Galicie, colonies françaises, colonies britanniques de la Couronne. Le présent accord pourra être étendu à d'autres pays par consentement mutuel.* »

Ce n'est donc pas seulement les gisements de Mésopotamie qu'on abandonne au trust anglais, — comme on a voulu le faire croire à la Chambre lors du bruyant débat sur Mossoul ; — c'est bien l'ensemble de tous nos intérêts pétrolifères présents et à venir, tant aux colonies qu'à l'étranger.

a) La Roumanie est le pays où les intérêts français sont le plus importants : ils vont être grossis encore par les dépouilles de la *Deutsche Bank* et de la *Disconto-Gesellschaft*, leurs concessions pétrolifères devant être partagées entre les Alliés. Il est convenu que pour ces concessions ex-ennemies, comme pour celles que la France

(1) Voir le texte complet aux Annexes.

pourra obtenir du gouvernement roumain dans l'avenir, des sociétés franco-anglaises seront constituées où chacun des deux pays aura la moitié du capital et la moitié des voix dans le conseil d'administration.

Cette égalité n'est pas une faveur, car les capitaux français engagés dans les pétroles roumains sont au moins aussi importants que ceux des Anglais.

D'autre part, comme le trust britannique, grâce à son personnel et à son outillage spécial, est seul en état d'exploiter, le rôle de nos hommes d'affaires se bornera comme d'habitude à fournir des capitaux; mais, liés par la nature même de leurs sociétés, ils ne pourront s'adresser pour la mise en valeur à d'autres entrepreneurs qu'à leurs associés anglais. Les Américains se trouvent donc rigoureusement exclus de la part qui peut échoir à la France dans les gisements roumains. Et pour sir Marcus Samuel et ses associés, c'est là l'essentiel.

b) En Russie, où les intérêts français sont beaucoup moins importants que ceux de nos alliés, il n'est pas prévu de partage égal des titres et des voix; — car ceci eût été à l'avantage de nos nationaux. Mais il est dit que les deux gouvernements accorderont leur « *appui commun* » à ceux de leurs nationaux qui feront des « *efforts communs* » pour obtenir des concessions, exporter et livrer du pétrole. Si donc, dans tout ce vaste champ qui constituait l'ancien Empire russe, des

Français s'avisait de s'associer avec des Américains, notre gouvernement ne pourrait qu'appuyer leurs concurrents.

c) En Mésopotamie, les pétroles seront exploités par une Société privée qui « sera sous le contrôle britannique permanent » (et où par conséquent les Américains n'auront aucune part.)

Les Français pourront souscrire 25 0/0 du capital, plus 7 1/2 0/0 de la part réservée aux indigènes : soit le tiers du capital total. Moyennant quoi, ils auront droit au quart du pétrole produit, livré au même prix qu'aux autres associés.

En échange notre gouvernement autorisera l'*Anglo-Persian Oil Co* à établir, à travers notre zone d'influence et dans les ports de la côte syrienne, tous les pipe-lines, voies ferrées, réservoirs, raffineries nécessaires à son exploitation ; il s'interdit d'établir sur ce pétrole aucune taxe de passage ou d'exportation ; et les matériaux mêmes nécessaires aux travaux de construction seront exempts de tous droits d'importation et de passage. Autrement dit, nous traitons l'*Anglo-Persian Oil Co* comme une société française privilégiée, tout en assumant la charge d'assurer gratuitement la sécurité de ses entreprises dans toute l'étendue de notre zone d'influence. On voit que les dépenses du corps d'occupation du général Gouraud ne seront pas inutiles à tout le monde!...

Jusqu'ici, il ne s'est agi que de gisements en pays étrangers : la France ne peut les acquérir

que par des pressions diplomatiques, et l'on conçoit qu'ils soient l'objet de marchandages.

d) Mais ceux qui sont chez nous, dans des territoires conquis à grand'peine avec notre sang et notre or, auraient dû, semble-t-il, être réservés à nos seuls nationaux. Ils sont pourtant compris dans le marché, et quel marché !

« Dans les colonies françaises, protectorats, zones d'influence, y compris l'Algérie, la Tunisie et le Maroc » (rien n'est oublié) le gouvernement français facilitera l'acquisition de concessions à tout groupe *franco-britannique* « de bonne réputation » et « présentant les garanties nécessaires » (a-t-on craint de voir un groupe américain se camoufler en groupe franco-britannique ?) Pour calmer toute inquiétude, on rappelle que le Parlement français exige que dans ces combinaisons les intérêts français soient représentés dans la proportion d'au moins 67 0/0.

En échange, le gouvernement britannique accordera les mêmes avantages aux prospecteurs français qui voudraient travailler dans l'Empire ; mais cette gracieuseté est limitée « aux colonies de la Couronne » et dans celles-ci « aux terrains de la Couronne » et encore « dans la mesure où les règlements actuels le permettent » et enfin à condition que les concessions demandées « ne fassent pas l'objet de négociations entamées par des intérêts privés, soit français, soit britanniques. »

Avec de telles restrictions, on se demande, en vérité, ce qui resterait aux prospecteurs français — s'il en existait ! Cette clause évidemment n'a été mise là que pour la symétrie, et pour donner une apparence de « coopération cordiale et de réciprocité » à un accord où tous les avantages réels sont d'un seul côté.

V. — UNE DÉFAITE INDUSTRIELLE.

Désormais, par ce pacte infernal, sur tous les points du globe, à l'étranger comme chez elle, dans le présent et dans l'avenir, la France est liée au trust anglais. Si, par hasard, quelqu'un de nos concitoyens s'avisait de travailler seul ou avec un groupe américain, notre gouvernement serait tenu de lui refuser son appui, sinon de le décourager.

Nous ne verrons plus partout que des groupes franco-anglais.

Y serons-nous du moins à égalité ? Non. Il ne suffit pas, en effet, pour avoir le contrôle d'une affaire, de détenir la moitié ou même les trois quarts des actions.

En fait, tout le monde sait que les actionnaires français n'assistent jamais, chez nous, aux assemblées générales qui décident de la nomination des chefs ; — encore moins feront-ils le voyage de Londres où se trouvera presque toujours le siège social. Les banques anglaises sont habiles dans

l'art de « syndiquer » les actions pour s'assurer la majorité aux assemblées.

Mais même si les nôtres les battent à ce jeu, elles n'en seront pas plus maîtresses pour cela. Il n'y a pas, — il n'y aura jamais, quel que soit le nombre des actions en présence, — égalité entre ces deux partenaires. Le groupe français apportera seulement des capitaux; le groupe anglais apportera aussi des capitaux, et de plus son outillage, son personnel technique, son expérience des affaires. Que pourra dire un conseil d'administration, même exclusivement français, quand les agents de la *Shell Transport* ou de la *Royal Dutch* lui assureront que tel gisement n'est pas exploitable, ou que son rendement sera très faible, ou que les frais de telle installation seraient excessifs? Quel moyen aura-t-il de contrôler ces prévisions, alors que toutes les recherches, les forages, le matériel, les directeurs et les agents techniques appartiendront au trust britannique?

Forcément, la technique appuyée sur le capital l'emportera sur le capital sans la technique.

Et c'est bien là-dessus que nos associés comptent et c'est pourquoi ils ont voulu exclure de chez nous les Américains.

Nous leur avons livré nos colonies : notre Parlement a cru être fort prudent en exigeant que, là du moins, les trois quarts des actions, — et sans doute aussi du Conseil, quoique le texte ne le dise pas clairement — soient français.

Mais qui nous assure que le ou les groupes franco-britanniques prévus dans l'accord du 24 avril exploiteront réellement nos pétroles coloniaux? Le trust anglo-hollandais a dès maintenant, bien à lui, des concessions immenses dans toutes les régions du globe; il en a de beaucoup plus riches que les nôtres ou de mieux placées, par exemple celles qui sont au voisinage du canal de Panama. Croit-on qu'il va disperser ses efforts et son outillage à la fois sur tous les champs du monde, et pourquoi donnerait-il aux nôtres la priorité? N'oublions pas que s'il a voulu avoir un droit de préférence sur nos gisements, ce n'est pas pour les exploiter, mais pour empêcher un rival d'en tirer parti. Cette politique de malthusianisme, qui consiste à obtenir des concessions pour *empêcher* qu'on les mette en valeur, nous l'avons vue pratiquer, en France même, par des sociétés bien françaises. Pourquoi des étrangers, même amis, seraient-ils plus scrupuleux à notre égard? Les prétextes honorables, techniques ou autres, ne manqueront pas d'ailleurs. Et si nous trouvons que l'exploitation de nos richesses algériennes, marocaines, etc... tarde trop, qu'y pourrions-nous, puisque nous n'aurons pas d'outillage et que nous nous serons interdit de recourir aux Américains?

Même leurre en ce qui concerne le prix auquel on nous vendra le pétrole. Pour celui de nos colonies — si on l'extrait — on nous le cédera au

prix courant du marché, ce qui n'est pas une faveur. Il en sera de même pour le pétrole de Mésopotamie, dont nous aurons à payer les frais de garde, et dont les livraisons seront longtemps faibles, puisque nous n'avons droit qu'au quart de la production.

Mais il n'est rien prévu, au contrat, pour les pétroles roumains, galiciens et russes exploités en collaboration ; et surtout il n'est rien dit du prix des autres, ceux qui sont extraits et raffinés par la *Shell* et la *Royal Dutch* seules, et qui forment de beaucoup le principal de notre consommation, — les autres étant vendus surtout dans l'Europe Centrale toute voisine.

Alors, qui empêchera le trust anglais de nous vendre le raffiné et le mazout plus cher qu'à ses nationaux ? Les prétextes plausibles ne manqueront pas : notamment celui du *fret*, notre flottille spéciale étant insuffisante et battant d'ailleurs pavillon britannique !

Et ne dites pas que ce serait là un procédé « inimical » dont nos amis anglais sont incapables. Car c'est précisément celui qu'ils nous appliquent pour un autre combustible : la houille.

Tout le monde sait que, depuis l'armistice, toutes les variétés de charbon britannique nous sont vendues plus cher qu'aux Anglais.

Ce n'est pas seulement l'effet d'une « combinaison » de marchands avides, comme on en voit partout ; c'est l'application d'un dessein politique

d'une immense portée. L'un des principaux « buts de guerre » de la Grande-Bretagne a été d'abattre la métallurgie allemande qui faisait, dans le monde entier, à Birmingham et à Sheffield une concurrence victorieuse. Elle y est parvenue en enlevant à sa rivale les riches gisements de la Lorraine et en les faisant attribuer à la France. Du coup, celle-ci est devenue la plus riche propriétaire de minerai de l'Europe.

Mais on pense bien que l'Angleterre n'a pas ruiné pour vingt ans sa concurrente germanique pour en laisser surgir, à l'ouest du Rhin, une autre aussi dangereuse.

Heureusement, le coke compte au moins autant que le fer dans le prix de revient de l'acier : il faut donc que la France paye le charbon cher ; voilà pourquoi on lui vend la houille anglaise à un prix majoré ; voilà pourquoi encore M. Lloyd George a exigé que nous payions le charbon de la Ruhr cinq marks-or de plus que le prix coûtant. Désormais, notre métallurgie payera 200 francs la tonne le même charbon que les Anglais auront pour 84 francs et les Allemands pour 72 francs. Tout essor de l'industrie française devient impossible.

Mais le pétrole va jouer dans l'avenir — et particulièrement dans l'avenir de la construction mécanique — un rôle presque équivalent à celui de la houille. Il est donc utile de pouvoir — si cela devient nécessaire — majorer aussi le prix pour

les étrangers, et l'on pourra le faire aisément si l'on a à sa disposition toutes les ressources pétrolifères de la France.

Nous n'avons pas le droit de blâmer les hommes d'État anglais s'ils raisonnent et agissent ainsi : ils sont dans leur rôle.

Mais que dire des hommes d'État et des hommes d'affaires français qui les mettent en posture de jouer ce jeu contre nous ?

VI. — POLITIQUE DE RENTIERS.

Pourtant, il faut être juste ; la convention de San Remo nous apporte aussi des avantages. Du moment où les intérêts français seront partout associés à ceux des Anglais, où des sociétés mixtes exploiteront les gisements communs, les émissions se feront à la fois sur le marché de Londres et de Paris : il y aura là pour les banquiers matière à lucratifs courtages, pour les boursiers à spéculations avantageuses. Des titres aussi prestigieux que ceux du trust anglais, annonceurs de dividendes de 35 0/0, sont d'un placement facile et de hausse quasi-certaine. Tous nos petits bourgeois les achèteront avec enthousiasme. Ne détiennent-ils pas déjà une grande partie des actions de la *Royal Dutch* et de la *Shell Transport* ?

Et si par hasard le prix de l'essence monte chez nous, qui s'en plaindra ? Plus le pétrole et le

mazout seront chers, plus les dividendes du trust seront élevés et plus les actionnaires français s'enrichiront !

Sans doute, à ce jeu, des capitaux considérables continueront à sortir de France, au grand dommage de notre change et de nos industries. Mais qui se préoccupe, en haut lieu, de nos usines et de notre production ! Ne sommes-nous pas, avant tout, un peuple de rentiers, et ne suffit-il pas de satisfaire l' « épargne nationale ».

Politique néfaste et bien souvent dénoncée qui, par le divorce de la banque et de l'industrie, détourne le capital national de l'entreprise nationale.

Comment l'Anglais n'en tirerait-il pas parti, puisqu'en plaçant chez nous les titres de son trust, il intéresse le rentier français à l'affaiblissement de l'industrie française ?

Ne nous indignons pas, ne crions pas au machiavélisme. Ce jeu, nous le connaissons depuis longtemps. C'est ce genre d'association que nous proposaient jadis les Allemands dans leur fameux chemin de fer de Bagdad : fournissez-nous les capitaux, disaient-ils, vous toucherez les mêmes dividendes que nous ; mais nos usines fabriqueront seules le matériel, et les tarifs avantageront nos commerçants. Ainsi l'Allemagne s'enrichira avec l'appoint de l'épargne française.

Aujourd'hui, l'Allemagne est à terre, mais l'état d'esprit de nos dirigeants n'a pas changé :

ils ont toujours le même goût du courtage et du coupon, la même phobie du risque et de l'effort ; et ne trouvant plus de « boches » pour exploiter nos richesses à leur place, ils les livrent aux Anglais. Nos amis et alliés auraient bien tort de ne pas en profiter. Au fond, la faute n'est pas à eux ; le mal est en nous.

Depuis la mort des derniers Saint-Simoniens, la France, semble-t-il, souffre de l'« aboulie » de ses hommes d'affaires. Dans cette question grave du pétrole, ils ont cherché la solution « paresseuse » : une association de rentiers et d'hommes d'action où les uns auraient le travail et le risque, — et aussi la puissance, — les autres un gain modeste, mais facile et sans peine.

VII. — L'ÉLIMINATION DE LA STANDARD OIL.

Du moment où l'on avait partie liée avec l'Angleterre, il eût peut-être été loyal d'en aviser tout de suite les États-Unis. Malheureusement l'aveu était difficile ; car au moment même où elle leur fermait tous nos gisements pétrolifères, notre diplomatie escomptait leur concours pour la capitalisation de l'indemnité allemande, et l'obtention de crédits pour nos régions dévastées. On décida donc de tenir secrète la convention de San Remo.

Cependant, la *Standard Oil* ne se doutait de rien. Fière d'avoir fourni aux Alliés pendant la guerre 80 0/0 du pétrole qui a sauvé nos armées,

sachant que les conditions industrielles nouvelles et la carence des pétroles russes et roumains augmentaient partout les besoins, persuadée que la France, manquant plus que tous les autres pays de combustibles, accueillerait avec empressement le pétrole américain, elle s'organisait pour alimenter en grand notre marché. Elle comptait rencontrer l'appui dévoué et reconnaissant du gouvernement français.

Elle ne devait pas tarder d'être détrompée.

Le premier point pour ravitailler la France était de lui procurer des bateaux-réservoirs, — les petits tankers à 5.000 tonneaux du cartel étant notoirement insuffisants. Justement la filiale allemande de la *Standard Oil*, la *Deutsche-Amerikanische Petroleum*, possédait avant la guerre une flottille de navires modernes. L'Angleterre naturellement s'était empressée de les placer sous séquestre. Au lendemain de l'armistice, la *Standard Oil* demanda qu'on les lui rendît, s'engageant à les mettre à la disposition des pétroliers français. A sa grande surprise, notre gouvernement la soutint mollement; le *Foreign Office* fit une résistance énergique; plus d'une année fut perdue en vaines démarches, et les navires ne furent enfin rendus, il y a quelques mois, que quand il était trop tard.

Pendant que ces démarches se poursuivaient à Londres, le trust américain, constatant l'insuffisance des installations de nos ports, demandait au

gouvernement l'autorisation de construire au Havre de vastes réservoirs.

Le ministère accueillit favorablement cette demande, et la transmit pour enquête à l'administration compétente. On connaît notre bureaucratie : incapable de rien créer par elle-même, elle est un instrument incomparable quand il s'agit de paralyser les initiatives.

Le projet américain commença donc son lent pèlerinage à travers les cartons verts. Puis, comme par hasard, on apprit, par les cent voix de la presse, qu'une Société avait proposé la création d'une *pipe-line* de 200 millions de francs entre Le Havre et Paris. Ceci exigeait un supplément d'enquête pour comparer les deux projets.

Quand enfin la *Standard Oil*, impatiente de tous ces délais, envoya l'ambassadeur des États-Unis demander au président du Conseil d'accélérer un peu le travail de ses bureaux, on lui répondit qu'il n'y avait là aucun mauvais vouloir à l'égard de l'Amérique — au contraire — mais que les formalités imposées étaient indispensables, qu'elles étaient d'ailleurs les mêmes pour la *Standard Oil* que pour son concurrent, et qu'ainsi l'attitude de la France était absolument correcte. Sans doute ; mais grâce à ce jeu, nous n'avons aujourd'hui ni *pipe-lines*, ni réservoirs, et le mazout manque à nos usines ; le trust anglais a paralysé son concurrent américain, — et l'industrie française par-dessus le marché.

Cependant la *Standard Oil* ne perdait pas confiance. Elle savait que le *Commissariat général aux pétroles et combustibles* devait prendre fin le 21 avril 1920; l'on pensait généralement que le contrôle, exercé par le gouvernement sur les pétroles depuis 1918, prendrait fin à cette date et que la liberté serait rendue au commerce.

En prévision de cet événement la *Standard Oil* constituait le 1^{er} avril une filiale franco-américaine au capital de 25 millions de francs; cette société passait aussitôt avec plusieurs raffineries et compagnies de navigation d'importants marchés de mazout : sa confiance était telle qu'elle acheta pour plusieurs millions un magnifique hôtel à Paris, pour en faire son siège social.

Effectivement, le 21 avril 1920, le Commissariat général était supprimé. Mais le 24 avril, M. Millerand signait à San Remo l'accord qui livrait tous les pétroles français au trust anglo-hollandais. Quatre jours après, le 28 avril, le gouvernement français reprenait le contrôle des pétroles; et le nouveau commissaire, aussitôt entré en fonctions, refusait de reconnaître les contrats passés entre la *Standard Oil* et ses clients français (1).

(1) Pour justifier cette attitude, un journal d'extrême droite a assuré qu'au lendemain de l'armistice, la *Standard Oil* demanda que désormais ses livraisons de pétrole lui fussent payées comptant, tandis que la *Royal Dutch* offrit généreusement au gouvernement français de longs crédits.

Le Parlement cherchera sans doute à savoir ce que nous coûteront ces « généreux » crédits, quand il va falloir les

Cette fois les Américains s'inquiétèrent.

La *Standard Oil* demanda la protection de son gouvernement, et le 17 mai l'ambassadeur des États-Unis, M. Wallace, transmettait officiellement au gouvernement français les doléances de ses nationaux.

Il signalait tous les obstacles mis par l'administration aux projets de construction de réservoirs de la firme américaine ; constatait que les sociétés britanniques ne rencontraient pas les mêmes difficultés ; et, notant que les besoins de la France en mazout étaient dix fois supérieurs aux quantités fournies, que beaucoup d'usines françaises chômaient faute de combustible, il indiquait qu'il y avait place à la fois sur notre marché pour les firmes anglaises et américaines et demandait qu'elles fussent traitées sur le pied d'égalité.

Le nouveau commissaire, M. Laurent-Eynac, sans indiquer la convention qui le liait aux Anglais, répondit « à la normande » en rejetant tout le mal sur les lenteurs nécessaires des enquêtes

rembourser au cours actuel du florin (4 fr. 79 au lieu de 2 fr. 31 à la fin de novembre 1918).

Il serait naïf de croire que l'un de ces deux grands trusts ait été plus désintéressé que l'autre.

Pour nous, nous n'avons pas à prendre parti dans cette querelle. Nous pensons simplement que, puisqu'il y a rivalité entre les deux groupes, l'intérêt évident de la France est de laisser libre champ à leur concurrence, afin d'avoir le pétrole à bon marché et en abondance ; — puis, nos besoins immédiats ainsi pourvus, d'en profiter pour créer chez nous, au plus vite, une industrie pétrolifère indépendante.

administratives, — les mêmes, pour tout le monde.

Mais quelques jours après, le 25 mai, le *Temps* publiait une analyse, d'ailleurs incomplète, de la Convention de San Remo.

Les Américains commencèrent alors à comprendre qu'on voulait les éliminer du marché français.

Qu'allait faire le gouvernement de Washington? Sans se fâcher, il voulut essayer encore de la conciliation.

Le 26 juin se réunissait à Paris l'Assemblée constitutive de la Chambre de Commerce internationale; 140 délégués des Chambres de Commerce américaines s'y rencontrèrent avec leurs confrères de France, d'Angleterre, de Belgique et d'Italie. M. Thomas A. O'Donnel, président de l'*American Institute of Petroleum*, y présenta la thèse officielle de son pays. On a vu plus haut que les délégations anglaises et françaises la firent écarter.

Cependant, après de laborieuses discussions à Hythe, Boulogne et autres lieux, les gouvernements alliés étaient parvenus à se mettre d'accord sur la part qui reviendrait à chacun dans l'indemnité allemande. Dès lors, il ne s'agissait plus que de fixer le montant des annuités à verser par le vaincu, puis de préparer un grand emprunt international qui, en capitalisant ces annuités, permettrait à chacun des bénéficiaires — et à la

France en particulier — d'encaisser tout de suite les milliards nécessaires à sa reconstitution. Mais pour cela, le concours de l'épargne américaine était absolument nécessaire.

Les États-Unis ont-ils fait entendre, qu'étant donnée la situation de leur marché financier, — surchargé par les 75 milliards de francs-or prêtés aux Alliés pendant et depuis la guerre, — il leur était impossible de participer, en ce moment, à une opération de cette envergure? C'est probable. Le fait est que la grande Conférence internationale convoquée spécialement à Bruxelles à cet effet fut ajournée *sine die* (1).

Dès lors, il a semblé sans doute à nos diplomates qu'il n'y avait plus à se gêner. Le 25 juillet, le *Temps* a publié le texte officiel de la Convention de San Remo...

Le sort en était jeté : tous les intérêts pétroliers de la France, dans nos colonies comme à l'étranger, étaient livrés à l'Angleterre.

(1) Elle a eu lieu au début d'octobre 1920 : le délégué « officiel » du gouvernement américain y a déclaré que son pays ne participerait à aucun emprunt international destiné à capitaliser l'indemnité allemande — et cette solution a été abandonnée.

CONCLUSION

I. — DANGERS IMMÉDIATS.

Mesurons rapidement les conséquences et la portée de cet événement. Si l'accord de San Remo est maintenu :

a) Il n'y aura pas en France d'industrie du pétrole; à sa place nous continuerons à jouir d'un cartel de dix soi-disant « raffineurs », simples courtiers qui achèteront au trust anglo-hollandais le pétrole tout préparé, le mazout et les huiles de graissage, et les vendront aux usines françaises, majorés d'un bénéfice commercial d'autant plus grand qu'ils jouissent d'un monopole absolu, protégé par un tarif douanier élevé.

b) L'industrie métallurgique perdra, de ce fait, une chance imprévue de développement. En effet, toutes les conduites, pipe-lines, pompes, réservoirs — même à l'usage de nos colonies — seront achetés et établis par le trust britannique qui naturellement passera les commandes en Angleterre.

c) Toutes nos industries utilisant le pétrole ou le mazout — et elles vont être de plus en plus nombreuses : chemins de fer, bateaux, usines à moteurs type Diesel — payeront leur carburant plus cher. De ce fait, notre fabrication, déjà infériorisée par le haut prix du charbon, le sera aussi pour le combustible liquide. C'est pour nous l'impossibilité de concurrencer non seulement l'Angleterre, mais l'Allemagne. Nos chances de développement inscrites au Traité de Versailles sont fort diminuées.

Voilà pour les conséquences économiques de la Convention du 24 avril.

Mais elle peut avoir sur notre politique extérieure et notre sécurité même des effets plus graves encore.

Elle a pour principal objet de fermer aux États-Unis les gisements de pétrole nécessaires à leur développement. C'est l'achèvement d'une sorte d'« encerclement » industriel. Mais on peut bien penser que les Américains ne se laisseront pas faire sans réagir avec vigueur. Le ton du récent discours de M. Franklin K. Lane l'indique assez clairement.

Or ils disposent — en ce qui nous concerne — de moyens de pression assez énergiques :

— D'abord le charbon : dans une déclaration à la Chambre, M. Millerand a indiqué qu'il comptait pour nos besoins immédiats, en plus des livraisons anglaises, sur 400.000 tonnes par mois de houille américaine. Les hommes de Pensyl-

vanie peuvent nous les refuser, d'autant mieux qu'en ce moment même les usines de la Nouvelle Angleterre en manquent.

— Ensuite les crédits commerciaux : nos importateurs, incapables de se procurer assez de dollars pour payer tous leurs achats aux États-Unis, voient une grande partie de leurs traites escomptées par les banques américaines. Que celles-ci refusent de continuer, et voilà notre ravitaillement, en blé, viande, sucre, souliers singulièrement compromis.

— Puis ce sont les crédits pour notre relèvement. Pour équilibrer notre budget et relever nos régions dévastées, il nous faut, de toute urgence, capitaliser les annuités de l'indemnité allemande. Et l'opération n'a chance de réussir que par le moyen d'un emprunt international, dont on escompte que le public américain souscrira la grosse part. Cet espoir semble dès maintenant à peu près perdu.

— Enfin, il y a les emprunts d'État. Le Trésor américain, au cours de la guerre et depuis, nous a avancé environ 13 milliards de francs-or (plus de 30 milliards au cours actuel). Pour les trois quarts aucune échéance n'a été fixée. Il suffirait que le gouvernement de Washington exigeât le remboursement immédiat d'une partie seulement pour mettre notre franc, dans toutes les Bourses, au niveau du mark allemand, voire de la couronne autrichienne.

Ce sont là des faits qu'il faut regarder froidement, en face. Notre diplomatie jusqu'ici a surtout fait appel à l'argument sentimental. Évoquant, avec des larmes dans la voix, nos 1.500.000 morts et nos régions dévastées, elle n'a guère fait que tendre aux Américains le casque de Bélisaire en les priant d'y déposer l'aumône de quelques milliards. Mais tout en quémandant beaucoup, elle refuse le peu qu'on lui demande. C'est faire beaucoup d'honneur à l'esprit d'abnégation de nos amis ; et ils ont assez prouvé qu'ils y étaient sensibles.

Malheureusement leurs hommes d'affaires, généreux à l'occasion, ne sont ni des saints ni des imbéciles ; ils ne sont pas disposés à priver leur industrie de capitaux dont elle a grand besoin pour les prêter à une nation qui leur refuse l'accès des quelques ressources utiles dont elle dispose, — et qu'elle donne libéralement à leurs concurrents.

II. — DANGERS LOINTAINS.

Mais voici un péril plus grave encore, quoique plus éloigné, et heureusement encore hypothétique et évitable.

Pour quiconque, à travers la courtoisie des formules officielles, regarde froidement les faits, la lutte économique est, dès maintenant, engagée entre l'Angleterre et les États-Unis.

En nous liant délibérément à la première, ne

poussons-nous pas les Américains à chercher un point d'appui éventuel en Allemagne?

Le lendemain même du jour où notre commissaire aux pétroles, M. Laurent-Eynac, faisait à l'ambassadeur Wallace la réponse que l'on a vue, la *Standard Oil* reprenait les relations commerciales avec son ancienne filiale allemande. On sait, d'autre part, que le *Shipping Board* a conclu un accord avec la *Hamburg-America Linie*, et que de nombreux capitaux américains sont dès maintenant engagés dans certaines entreprises d'Outre-Rhin.

Les gens de Berlin favorisent de tout leur pouvoir ce mouvement; ils escomptent les fautes de la France qui, en s'aliénant un tel appui, peut leur donner un espoir de revanche.

Sans doute ce n'est pas une simple affaire de pétrole qui peut conduire jusque-là le peuple américain. Mais qui se laisse entraîner sur un point si important peut se laisser entraîner sur un autre. La Convention du 24 avril est surtout grave en ce qu'elle indique une disposition des dirigeants français à tomber dans l'orbite anglaise.

Or, ceci peut nous mener loin. Défions-nous du rôle de « brillant second ». L'expérience a prouvé que, dans la victoire comme dans la défaite, pour l'Autriche comme pour nous, c'est un rôle sacrifié.

Les hommes qui, par paresse et par goût du moindre effort, dans le simple but de toucher des

dividendes sans créer d'entreprises, nous engageant dans cette voie, risqueraient de compromettre à la fois, par un singulier cumul, les intérêts particuliers de la nation, chers aux patriotes, et ceux de la paix universelle, chers aux internationalistes.

— Mais alors que faire ? demandera-t-on. Car enfin la situation apparaît singulièrement délicate. Si, en nous liant étroitement à l'Angleterre, nous risquons de nous brouiller avec l'Amérique, se lier avec les États-Unis, n'est-ce pas se brouiller avec l'Angleterre ? Quel que soit le choix, le danger est égal.

— Eh bien ! nous n'avons qu'à ne pas choisir. Remarquons d'abord que les Américains ne réclament aucun avantage exclusif. Assurés d'être, pour de longues années encore, les plus gros producteurs de pétrole du monde, mais voyant que leur consommation croît plus vite que leur production, ils désirent avoir libre accès aux gisements encore inexploités du globe. Mais s'ils ne veulent point qu'on leur ferme la porte, ils n'entendent pas la fermer aux autres. Ce qu'ils réclament, c'est un traitement égal pour tous. Laissez, nous disent-ils, le champ libre aux prospecteurs et aux financiers du groupe *Shell-Dutch*, mais donnez-le aussi à ceux de la *Standard Oil*. Et quel que soit l'inventeur du gisement, accordez-lui la concession, dans les mêmes conditions qu'à son concurrent.

Et s'il nous plaît d'exploiter nous-mêmes nos champs pétrolifères, les Américains n'y voient pas d'inconvénients : ils sont tout disposés à nous prêter leur outillage, mais ils ne nous interdisent point d'employer celui de leurs rivaux. Leur politique est libérale ; c'est celle du *fair play*.

Et c'est pour nous la plus avantageuse. Car le trust anglo-hollandais a dès maintenant acquis, dans le monde entier, de telles réserves qu'il ne peut songer à les mettre toutes en valeur. S'il demande partout des concessions, c'est moins pour les exploiter que pour en écarter son concurrent. Nous n'avons aucune garantie qu'il commencera par les nôtres. Bien plus, les conditions mêmes que le Parlement a imposées, dans l'intérêt de notre approvisionnement et de notre marché financier, le pousseront à utiliser d'abord les autres, qui ne sont point grevées de semblables servitudes. Les États-Unis au contraire ont un besoin urgent de développer leur production ; si donc ils obtiennent de nous des gisements en Algérie, au Maroc ou à Madagascar, il y a de grandes chances qu'ils les exploiteront sans retard. C'est surtout avec leur concours que nous pouvons escompter une exploitation rapide de nos richesses coloniales.

— Mais si nous faisons mine d'accueillir les Américains, l'Angleterre ne va-t-elle pas immédiatement arrêter ses envois ? Quelle que soit la diligence de nos entrepreneurs, il faudra des

années avant que nos colonies soient en état de suffire à l'approvisionnement de notre marché; et la *Shell-Dutch* peut arrêter tout de suite ses livraisons, laissant nos camions sans carburant et nos industries sans mazout.

— La menace a été faite : elle serait redoutable s'il n'existait aucun autre fournisseur. Mais la *Standard Oil* est prête à nous céder tout de suite les quantités nécessaires pour nos besoins : à preuve, la filiale au capital de 25 millions qu'elle installait dès le 1^{er} avril dernier à Paris, et les contrats qu'elle passait à cette date avec nos « raffineurs ».

— Mais alors ce serait le monopole américain substitué au monopole britannique!

— Ne craignez rien. Le marché français est bien trop important pour que la *Shell-Dutch* l'abandonne, par bouderie, à sa rivale. Du jour où la *Standard Oil* aura la permission de vendre chez nous pétrole et mazout, le trust anglo-hollandais sollicitera des commandes en offrant de meilleurs prix.

Et ne dites pas que l'Angleterre dispose d'autres moyens de pression que le chantage au mazout. Sans doute, nous dépendons d'elle aussi pour le charbon — et l'on sait si elle nous le fait sentir — pour les navires et les crédits : mais il n'est pas un de ces avantages que l'Amérique ne puisse nous procurer aussi; on peut même y ajouter le blé, la viande et le coton que la Grande-Bretagne

ne peut nous donner. Et si les frets américains sont encore élevés, dans quelques années, quand la marine marchande des États-Unis aura dépassé en tonnage celle de l'Angleterre, les prix seront sans doute à l'avantage de la première.

Dès lors nous pouvons, en toute sécurité, substituer au régime du fournisseur unique — toujours onéreux — celui de la libre concurrence. *Standard Oil* et *Shell-Dutch* rivaliseront à qui nous offrira les prix les plus bas. Et notre industrie, sûre d'être approvisionnée abondamment et à bon compte, pourra tout à son aise transformer ses méthodes de chauffage et prendre un rapide développement.

Alors, tranquilles pour le présent, nous pourrions faire un pas de plus vers l'avenir. Il n'est pas bon qu'un grand pays comme la France soit dans la dépendance absolue de l'étranger pour une matière première indispensable à son existence. Cela l'expose à trop de marchandages et à trop de pressions, dont les récentes négociations diplomatiques ont montré tout le danger.

Tout en accordant impartialement des concessions aux Anglais comme aux Américains, notre gouvernement peut en réserver quelques-unes, les plus riches, les mieux situées, à nos nationaux.

Sans doute nous n'avons encore ni les prospecteurs ni l'outillage indispensables. Mais du moment où les besoins immédiats sont assurés,

grâce à la concurrence, nous avons tout le loisir nécessaire pour former des techniciens.

On parle déjà de créer des cours spéciaux à l'Université de Strasbourg, près des pétroles de Pechelbronn; d'autre part notre métallurgie a tout le temps d'organiser la fabrication en série des tuyaux, pompes centrifuges, réservoirs, wagons-citernes, etc. Ainsi avant dix ans, pourvu qu'on s'en donne la peine, la France peut avoir une industrie bien à elle, assurant son ravitaillement grâce à des gisements situés chez elle, exploités par des sociétés françaises avec du matériel fabriqué en France, et conquérir ainsi son autonomie en une matière d'une importance vitale.

Cette politique n'a rien d'utopique. Elle fut esquissée, au lendemain même de l'armistice, par le Commissaire général du gouvernement, M. Henry Bérenger, à un moment où la guerre sourde des deux trusts n'avait pas encore repris. Elle est la seule qui puisse assurer à la fois : la mise en valeur rapide de nos pétroles coloniaux, l'approvisionnement immédiat à bon marché de notre industrie, l'indépendance de notre pays, et le maintien, par un sage équilibre, de nos alliances et de nos amitiés (1).

(1) Au moment où nous corrigeons les épreuves de ce livre (17 octobre 1920), on annonce dans la presse la création à Paris d'une grande société pétrolifère, la *Standard franco-américaine* : le président est M. Jules Cambon, ambassadeur de France, et le vice-président M. Bedford, président de la *Standard Oil*.

III. — ÉLITE DE PRODUCTEURS OU OLIGARCHIE DE PROFITEURS.

Mais pour cela, il faut travailler, risquer, agir. Et voilà précisément la difficulté, dans l'état actuel de notre Société française. L'obstacle ici n'est pas d'ordre matériel, — nous avons tous les capitaux et les talents nécessaires, — il est d'ordre psychologique et social.

Une nation compte dans le monde, non pas seulement par les qualités latentes, l'énergie et la culture de son peuple, mais par l'esprit qui anime ses chefs.

L'extraordinaire complexité de l'outillage économique et la spécialisation à outrance qui caractérisent les sociétés modernes font qu'un très petit nombre d'hommes sont capables d'embrasser l'ensemble des conditions de la vie nationale, et que ces hommes sont en fait tout-puissants et sans contrôle. La souveraineté des peuples n'est partout qu'une fiction religieuse. La Fédération américaine n'est pas plus une démocratie réelle que la République française ou la Monarchie anglaise. Quelques groupes d'hommes, industriels, banquiers, armateurs, hommes politiques fortement unis, mènent seuls l'énorme machine, comme le capitaine à bord gouverne le navire. Mais la route qu'ils choisissent dépend de l'idée qu'ils se font de leur rôle et de leurs rapports avec le pays qu'ils

conduisent. C'est ici que nous pouvons constater le contraste saisissant entre l'élite dirigeante anglaise et la bourgeoisie française.

Il y a dix ans, la Grande-Bretagne et la France se trouvaient exactement au même point, en ce qui concerne le pétrole : quelques milliards placés dans des entreprises lointaines, mais aucun contrôle sur un combustible indispensable. Brusquement on s'aperçoit qu'une invention technique, l'introduction du mazout dans la chaudière des grands navires, va mettre l'Union en posture de faire de tous les autres peuples ses tributaires. Aussitôt quelques hommes d'affaires, techniciens et diplomates anglais se réunissent : ils décident d'arracher à l'Amérique la maîtrise de cette force nouvelle. Silencieusement, ils établissent un plan, le suivent avec ténacité pendant des années, y consacrent des centaines de millions, intriguent sur tous les points du globe, fomentent des révolutions, accumulent sur leurs têtes les responsabilités, les frais, les risques.

Pourquoi ? Pour gagner de l'argent ou des honneurs ? Non pas. Sir Marcus Samuel et lord Cowdray sont riches à centaines de millions ; lord Curzon, diplomate, est au sommet de sa carrière, et sir John Cadman est resté professeur d'Université.

Mais en Angleterre, comme d'ailleurs en Amérique, une tradition veut que l'homme d'affaires qui a réussi ne soit pas quitte envers la société

pour avoir gagné des millions : il lui doit de contribuer personnellement à sa grandeur. Il n'est plus le simple passager qui s'est assuré une cabine confortable sur le grand navire; il doit prendre sa part de responsabilité dans la marche et la direction du vaisseau. S'il ne le faisait pas, il serait considéré par ses pairs comme un être médiocre, sans hauteur de vues et sans énergie; il se sentirait lui-même disqualifié.

L'Empire est une firme dont il veut assurer la prospérité et le développement, même s'il n'en doit pas personnellement recueillir les profits. A partir d'un certain degré de fortune, l'argent pour lui n'est plus une fin, mais un moyen. Il se sent membre de l'Angleterre éternelle; il se propose un but qui le dépasse : c'est le principe même de toute grandeur.

C'est cette tradition qui a doté la Grande-Bretagne d'une élite; c'est cette élite qui a fait son empire mondial et qui vient de lui donner, sous nos yeux étonnés, un si prodigieux développement.

Sans doute, un lord Cowdray ou un lord Curzon n'agissent pas par amour de l'humanité ni même par amour de leur race. Ces mêmes chefs qui risquent leur repos ou leur fortune pour un rêve de grandeur impersonnelle, sont capables de laisser pourrir de tuberculose ou d'alcoolisme dans les bouges de Liverpool ou de Glasgow les hommes qui meuvent leurs usines ou leurs na-

vires. Leurs convictions libérales, s'ils en ont, se contentent de manifestations verbales et d'oraisons pieuses. De tout le butin tiré de l'exploitation du monde, ils ne céderont à leurs ouvriers que ce que ceux-ci leur arracheront. Pour la réussite de leurs vastes desseins, ils sont capables de fomenter des révolutions au Mexique, de semer la guerre civile en Asie, et, afin d'écraser un concurrent, de mettre le feu à l'Europe et au monde. A ce point de vue, leur impérialisme est un danger universel. Mais n'étant pas purement égoïste, et ne fuyant pas les risques, il ne manque pas de grandeur. Et s'il peut causer des ruines, leur effort tend du moins à développer au maximum un outillage économique qui, fonctionnant un jour au profit de la masse des hommes, sera un puissant instrument de bien-être et de civilisation.

L'homme d'affaires français ne connaît point cette forme d'idéalisme. Sitôt qu'il a conquis une place importante dans son industrie, il n'a qu'une préoccupation : s'entendre avec ses confrères pour détruire toute concurrence à l'intérieur (c'est la seule forme de syndicalisme qu'il conçoive), puis obtenir des pouvoirs publics un tarif protecteur qui le mette à l'abri de la concurrence extérieure. Après quoi, ayant supprimé le risque, il supprime l'effort. Toute occasion un peu aventureuse de développer ses propres affaires lui apparaît une peine superflue ; toute tentative de perfection-

nement technique lui semble une menace à sa sécurité. Produire peu pour vendre cher est sa maxime. Il lui suffit d'exploiter le consommateur national que lui livre un Parlement complice.

Qu'à ce jeu la France peu à peu s'anémie et s'épuise, que son industrie périclite, que la vie y soit plus chère, que tout labour fécond y devienne chaque jour plus difficile, et qu'elle s'affaisse lentement au milieu de voisins plus vigoureux, il n'en a cure ! Ce ne sont pas ses affaires.

Au fond de son cœur, il estime que la patrie a pour fonction de défendre ses capitaux, mais il n'a pas l'idée que ses capitaux aient des devoirs envers la patrie.

Chef d'une entreprise ou d'une société anonyme, il ne se reconnaît d'obligations qu'envers ses actionnaires et associés. Quant aux intérêts généraux du pays, cela regarde le Parlement, le gouvernement, les administrations, — que d'ailleurs, il s'efforce de corrompre par les mille moyens en son pouvoir.

Le mot d'ordre des anciennes aristocraties : « noblesse oblige » n'existe pas pour lui. Jamais chez nous on n'a pensé que « richesse oblige ». Tandis que même les rudes trusteurs américains, les Rockefeller ou les Carnegie, dépensent — plus ou moins utilement — leurs milliards à des œuvres d'éducation, d'hygiène, d'assistance, marquant ainsi qu'ils se croient tenus à un rôle social, nos hommes d'affaires se contentent « d'arroser » la

presse ou les comités électoraux pour consolider leurs privilèges.

Pour eux, l'argent est une fin, non un moyen : ils le dépensent en un luxe vaniteux et sans grâce. Uniquement occupés de jouissance égoïste, ils ne songent qu'à grossir leurs millions, qui, sans le contrepoids de l'effort, livrent leur progéniture à un abêtissement fatal.

Or, ce « bien-être ignoble », comme disait Roosevelt, leur vaut la considération universelle. Et c'est là le grand malheur de notre démocratie. En Angleterre, ou en Amérique, l'homme très riche qui ne tenterait rien pour la grandeur de son pays serait méprisé par ses pairs. Et ce seul fait, à défaut d'élévation personnelle, l'oblige à agir. Chez nous, le multi-millionnaire qui s'adonnerait à quelque œuvre désintéressée, passerait dans son propre milieu pour un mégalomane ou un fou.

Certains penseront que cette absence d'ambition chez nos dirigeants nous sauve au moins des dangers de l'impérialisme ; et que leur paresse même est pour nous un gage de sécurité. C'est, hélas ! une illusion. Quand un peuple dépend pour ses matières premières essentielles d'un de ses voisins, il n'est plus maître de ses destinées. Les faibles sont entraînés, bon gré mal gré, dans la lutte entre les forts. Plus qu'eux ils reçoivent les coups ; moins qu'eux, ils ont part aux profits. Car au jour du triomphe, les vainqueurs se par-

tagent le butin, non d'après les sacrifices consentis, mais d'après les forces qui restent à chacun pour se servir. C'est la leçon trop claire de notre récente victoire !

Travailler, agir, oser, c'est encore le meilleur moyen, pour les nations comme pour les individus, de s'assurer le respect des autres, l'indépendance et la sécurité.

A notre peuple qui pendant la guerre a développé de telles qualités d'énergie, d'endurance et d'audace, il ne manque que des chefs dignes de lui.

S'il ne les trouve pas, la gloire de ses artistes et de ses savants, la supériorité de ses artisans, de sa culture et de son esprit, ne seront que la splendeur dont s'enveloppe parfois le lent crépuscule des décadences...

Samois-sur-Seine, juillet-août 1920.

ANNEXES

I

Note du Président Clemenceau pour le Président Wilson.

Paris, le 15 décembre 1917.

Au moment décisif de cette guerre, où l'année 1918 va ouvrir des opérations militaires capitales sur le front français, les armées de la France ne doivent à aucun moment être exposées à manquer de l'essence nécessaire aux camions automobiles, à l'aviation et à l'artillerie de campagne par tracteurs.

Toute défaillance d'essence causerait la paralysie brusque de nos armées et pourrait nous acculer à une paix inacceptable pour les Alliés.

Or, le stock minimum d'essence, fixé pour les armées de la France par son général en chef, doit être de 44.000 tonnes, et la consommation mensuelle est établie à 30.000 tonnes.

Ce stock indispensable est tombé aujourd'hui à 28.000 tonnes et risque de tomber d'ici peu à néant, si des mesures immédiates et exceptionnelles ne sont pas prises et exécutées par les États-Unis.

Ces mesures peuvent et doivent être prises sans un jour de retard pour le salut commun des alliés, à la seule condition que le Président Wilson obtienne des compagnies américaines de pétrole *le tonnage supplémentaire de 100.000 tonnes permanentes en bateaux-citernes*, qui est nécessaire aux armées et aux populations de la France.

Ces bateaux-citernes existent. Ils voyagent en ce moment dans l'Océan Pacifique *au lieu de voyager dans l'Océan Atlantique*. Une autre partie peut être prélevée sur le contingent des nouveaux bateaux-citernes en construction aux États-Unis.

Le Président Clemenceau demande personnellement au Président Wilson de faire l'acte d'autorité gouvernementale nécessaire *pour la mise en marche immédiate de ces 100.000 tonnes de bateaux-citernes sur les ports français*.

Il y a là une question de salut public interallié.

Si les alliés ne veulent pas perdre la guerre, il faut que la France combattante, à l'heure du suprême choc germanique, possède l'essence aussi nécessaire que le sang dans les batailles de demain.

Signé : G. CLEMENCEAU.

II

*Discours de Lord Curzon au banquet de Londres
du 21 novembre 1918.*

La guerre dans laquelle nous avons été engagés pendant ces quatre dernières années vient d'être couronnée d'un succès éclatant, et nous sommes tous réunis ce soir pour marquer le record d'un des plus grands triomphes. La guerre nous a amenés à résoudre divers problèmes qui n'avaient jusqu'alors jamais préoccupé les gouvernements. Nous avons eu à exercer d'une façon tout à fait stricte les pouvoirs de l'État, en prenant en mains le contrôle de plusieurs produits essentiels à la vie nationale. Parmi ces produits nationaux et internationaux, le plus important fut le pétrole. Même avant la guerre, le pétrole était considéré comme l'une des plus nécessaires industries nationales. Il avait été employé d'une façon croissante pour les besoins des transports privés ; mais, avec le commencement de la guerre, le pétrole et ses dérivés devinrent les principaux facteurs par lesquels l'on pourrait conduire et gagner la guerre. La guerre a, sur ce point, provoqué non seulement une coopération entre les intérêts et les industries les plus considérables de ce

pays, mais entre nous-mêmes et nos alliés qui ont prêté activement leur concours, sur lequel nous espérons encore pouvoir compter dans les années futures. Sans pétrole, comment aurait-on pu assurer les mouvements de la flotte? Comment aurions-nous pu organiser le transport de nos troupes ou la fabrication de certains explosifs? Comment encore aurions-nous pu entreprendre le transport nécessaire des hommes et des munitions sur les divers théâtres de la guerre? (*Très bien, très bien!*)

Tous les produits du pétrole — l'huile combustible, l'essence-aviation, l'essence-moteur, l'huile de graissage, etc., etc. — ont eu une part égale d'importance dans la guerre. En vérité, l'avenir dira que les alliés ont été portés à la victoire sur des flots de pétrole! (*Vifs applaudissements.*)

Le gouvernement a eu à régler les sources de ravitaillement dans les différentes parties du monde, il a eu à maintenir les approvisionnements de pétrole et à pourvoir d'une façon juste et équitable à leur distribution. Il a dû enfin construire pour son emmagasinage et ses transports des réservoirs à pétrole et des pipe-lines. Une des plus récentes entreprises de ce genre fut la construction d'une pipe-line à pétrole à travers l'Écosse, allant du Firth of Forth à la Clyde. (*Applaudissements.*)

Toute personne ayant été au front ne peut qu'avoir été frappée de l'importance vitale que le pétrole a jouée pendant la guerre. L'une des choses les plus curieuses que l'on ait pu voir en France et dans les Flandres fut l'énorme armée — une vraie procession — de camions automobiles qui formaient une partie de la grande organisation nécessaire à la conduite de la guerre. Il faut sans cesse répéter que sans pétrole l'armée alliée n'aurait pu mener la campagne à une fin victorieuse. Le travail d'organisation fut véritablement une tâche gigantesque. Pendant les dix-huit derniers mois de guerre, le Conseil interallié du pétrole eut à se procurer de 12 à 13 millions de tonnes de pé-

trole ; ce fut un grand travail et un haut fait ! (*Applaudissements prolongés.*) Sans nul doute, un jour l'histoire de la grande guerre sera écrite ; mais, ce soir, je désire attirer l'attention sur deux phases pendant lesquelles nous avons eu particulièrement à intervenir dans ce pays.

Sitôt après que le gouvernement de M. Lloyd George vint au pouvoir, en décembre 1916, il comprit que la question du pétrole causait une grande inquiétude à tous ceux qui étaient en relations avec le gouvernement. Ce fut alors que le Premier ministre pria M. Walter Long de se charger de cette affaire, qui comprenait le ravitaillement, la distribution et la consommation de tous les produits du pétrole. Ce fut en mai 1917, et je puis dire hautement, comme ministre de cabinet de guerre, que jamais, depuis cette date, le cabinet n'a plus eu à se préoccuper de cette question du pétrole. (*Applaudissements vifs et répétés.*)

M. Long vit, en effet, immédiatement que, si un contrôle efficace concernant les questions du pétrole devait être établi, le mécanisme devait en être également créé ; ce qui permettrait aux différentes organisations d'agir avec rapidité et avec une entière connaissance de tous les mouvements des autres départements concernés. Il fonda alors un petit comité exécutif ayant pour directeur le professeur Cadman (maintenant sir John Cadman). Le professeur Cadman était une personnalité bien qualifiée pour assumer la responsabilité qui lui était confiée, et je me sens ici dans l'obligation de dire que je considère les professeurs avec un respect qui n'est pas universellement admis (*Rires.*) Le professeur Cadman a été conseiller technique du gouvernement pendant plusieurs années ; il a été aussi professeur à l'université de Birmingham et il a acquis des connaissances personnelles sur les principales exploitations pétrolifères du monde. (*Très bien !*)

Les fonctions de ce comité exécutif furent de coordonner le travail des divers services du gouvernement, de recueillir les informations en ce qui concernait les besoins

et les stocks de tous les produits du pétrole et enfin de vérifier la consommation de tous ces produits et de stimuler l'économie dans leur usage.

A cette époque, tous les produits du pétrole étaient vivement demandés et les quantités dont on disposait n'étaient pas suffisantes pour subvenir aux besoins du pays. En effet, les stocks d'huile combustible pour la marine étaient si faibles que la flotte eut à restreindre ses mouvements et fut par ce fait gravement entravée dans ses opérations. Le stock total de pétrole dans ce pays s'élevait alors à 900.000 tonnes seulement, et il fut établi que le plus faible minimum pour assurer toute sécurité devait être au moins de 1.500.000 tonnes. Après dix-sept mois de travail intense auquel coopérèrent d'une façon admirable tous les services de l'État, ces stocks de pétrole se trouvèrent élevés à 1.800.000 tonnes, et, à la cessation des hostilités, en dépit des déroutements sévères exercés sur tous les navires transportant le pétrole et de la consommation toujours croissante des produits pétrolifères, la situation est devenue des plus satisfaisantes.

A l'Amirauté, un travail des plus appréciable fut accompli par le quatrième *Sea Lord*, l'amiral sir High Tothill, et le directeur de l'approvisionnement, M. Ashdown, dont les efforts incessants pour subvenir aux besoins toujours croissants de la flotte ne devront pas être oubliés et méritent toute notre reconnaissance. Le ministère de l'armement, sous la direction de M. Joseph Maclay, habilement assisté par M. Kemball Cook, fut principalement chargé du transport transatlantique des ravitaillements. A cette époque les navires transportant les chargements de pétrole étaient coulés en grand nombre; l'on décida alors de faire les chargements dans les doubles fonds des cargos à vapeur ordinaires et cela permit de transporter en quinze mois plus d'un million de tonnes d'huile combustible; ce fut une aide matérielle qui contribua à sauver la situation! (*Vive approbation.*)

Le ministre des munitions prit alors la responsabilité d'augmenter les approvisionnements de pétrole à l'aide des ressources du pays, et, en dépit des critiques de ses adversaires concernant sa politique, assisté de sir Arthur Churchman, il augmenta la production nationale de 12.000 à 50.000 tonnes par mois. Ce fut fait principalement en substituant à l'huile combustible importée les produits résultant de l'huile de goudron et en stimulant la production de l'huile de schiste écossaise et des huiles manufacturées par les usines à gaz au moyen d'un nouveau procédé qui fut démontré d'excellente valeur.

La consommation civile du pétrole avait été d'abord réglée par le *Board of Trade*. Il devint nécessaire d'en contrôler la distribution dans ce pays, et, afin d'économiser la main-d'œuvre et de permettre une distribution régulière, le *Pdol Board* des compagnies distributrices du pétrole fut constitué sous la présidence de sir Walter Egerton. Dès lors, la rivalité commerciale du temps de paix fut convertie en une organisation solide qui n'a cessé de travailler loyalement et efficacement et a accompli d'importantes économies. Les compagnies sus-visées montrèrent le plus bel esprit national, et je reste convaincu que le gouvernement et le public leur en seront reconnaissants.

Une des questions les plus difficiles à résoudre fut d'assurer la consommation du pétrole pour les besoins essentiels de la population civile, et cette tâche fut placée entre les mains de sir Evan Jones, à qui fut confiée la direction du Service de contrôle du pétrole; au moyen du système des licences, une quantité mensuelle de 23.000 tonnes d'essence-moteur put être économisée, — quantité égale aux besoins requis par les armées britanniques en France pendant une grande partie de la guerre.

Mais les difficultés que l'on eut à vaincre dans notre pays durent aussi être surmontées dans les pays alliés. Il devint ainsi nécessaire de se consulter pour établir

une politique générale. C'est à cette fin que la conférence interalliée du pétrole fut constituée. Pour nous aider à organiser cette conférence et dans les délibérations qui s'en suivirent, c'est au sénateur Henry Bérenger, alors président du Comité général du pétrole et aujourd'hui en outre Commissaire général aux essences et combustibles, que les Alliés doivent la plus large part de reconnaissance, et aussi au marquis de Chasseloup-Laubat et au lieutenant Bénard, qui furent infatigables dans leur travail pour la France et pour la cause des Alliés. Les délégués italiens y coopérèrent avec une grande cordialité, et le professeur Attolico et le lieutenant Farina prêtèrent leur concours le plus appréciable à leurs collègues.

En cela comme en beaucoup d'autres matières, les États-Unis furent une grande source de ravitaillement. Ils procurèrent aux Alliés plus de 80 p. 0/0 des produits pétrolifères. Pour avoir ainsi assuré ces grandes quantités à nos besoins navals et militaires et prêté leur aide pour les transports en Europe, les plus chaleureux remerciements sont dus à M. Requa, président du service du pétrole au gouvernement des États-Unis, à M. Hurley, président du *Board of Trade*, à M. L.-I. Thomas et M. le capitaine Foley, délégués des États-Unis à la Conférence du pétrole. Ils ont joué une part importante en maintenant des approvisionnements qui, au fur et à mesure que la guerre progressait, devenaient d'un intérêt de plus en plus vital.

Quand la Conférence interalliée commença son travail, le ravitaillement en pétrole était dans une situation critique ; mais en établissant une politique définie, en rationnant chaque pays, et par des ajustements incessants dans le programme du comité, les approvisionnements de tous les pays alliés atteignirent un degré de sécurité qui était absolu lors de la signature de l'armistice. Les événements ont donc bien mis en valeur l'autorité de tous les membres de la Conférence interalliée du pétrole, car la vic-

toire n'aurait pu être obtenue sans une telle organisation.
(*Applaudissements répétés.*)

Tous les résultats atteints par cette Conférence inter-alliée du pétrole ne furent pas toujours connus, mais l'on devrait se souvenir que, dans chaque coin du monde où le pétrole fut employé, les travaux de cette conférence en avaient réglé le ravitaillement et qu'en dépit des grandes difficultés à procurer les énormes quantités requises, aucune défaillance n'a été relevée par aucun gouvernement allié pour les besoins essentiels de la guerre.

Mais, messieurs, cette revue brève de l'histoire du pétrole pendant la guerre serait incomplète si je ne rendais hommage aux grandes compagnies pétrolières qui ont subordonné leurs propres intérêts à la cause des alliés. Des remerciements spéciaux sont dus à la *Standard Oil* et aux autres compagnies pétrolières des États-Unis, à la *Royal Dutch-Shell*, à l'*Anglo-Persian Oil Company* et à l'*Anglo-Mexican Petroleum Company*. Le résultat a été le grand triomphe de la guerre, dû à l'excellente organisation, à l'esprit patriotique et aux bonnes relations qui avaient existé parmi tous les Alliés. (*Vive approbation.*)

Je veux enfin dire la reconnaissance nationale à M. Walter Long : sa grande capacité dans les affaires et sa faculté de diriger des hommes lui ont permis de faire dans ce pays ce qu'un autre n'aurait probablement pu accomplir. Sir John Cadman a rendu aussi un exceptionnel service à son pays ; il a été très injustement attaqué et diffamé ; malgré cela il n'a jamais perdu confiance en lui-même et il a acquis la sympathie de tous ceux avec lesquels il est entré en relations. A tous il a dit et à tant d'autres il pourrait répéter : « Nous les sacrons avec l'huile de joie ». (*Applaudissements prolongés.*)

III

La Convention franco-anglaise du pétrole.

Voici, d'après le *Temps* du 25 juillet 1920, le texte complet de la convention au sujet des pétroles, signée le 24 avril 1920, à San Remo :

Le présent accord est basé sur le principe de la coopération cordiale et de la réciprocité, dans tous les pays où les intérêts pétroliers des deux nations peuvent pratiquement se combiner. Le présent mémorandum a trait aux Etats ou pays suivants : Roumanie, Asie-Mineure, territoires de l'ancien Empire russe, Galicie, colonies françaises, colonies britanniques de la Couronne.

Le présent accord pourra être étendu à d'autres pays par consentement mutuel.

Roumanie. — Les gouvernements britannique et français soutiendront leurs ressortissants respectifs dans toutes les négociations communes qui seront engagées avec le gouvernement roumain, en vue de : a) l'acquisition de concessions pétrolifères, actions ou autres intérêts appartenant aux sujets ou sociétés anciennement

séquestrées, par exemple Steaca Romana, Concordia, Vega, etc., qui constituaient dans ce pays les groupes pétroliers de la Deutsche Bank et de la Disconto Gesellschaft, en même temps que tous autres intérêts qui pourront être obtenus; b) la concession de terrains pétrolifères appartenant à l'Etat roumain.

Toutes les actions appartenant à des concessions ennemies qui pourront être acquises et tous autres avantages résultant de ces négociations seront partagés dans la proportion de 50 0/0 en faveur des intérêts britanniques et 50 0/0 en faveur des intérêts français. Il est entendu que dans la ou les sociétés à constituer en vue de la direction et de l'exploitation desdites actions, concessions et autres avantages, les deux pays jouiront de la même proportion de 50 0/0 pour tout autre capital souscrit, aussi bien que pour les représentants au conseil d'administration et le nombre de voix.

Territoires de l'ancien Empire russe. — Dans les territoires qui dépendaient de l'ancien Empire russe, les deux gouvernements accorderont leur appui commun à leurs ressortissants respectifs dans leurs efforts communs pour obtenir des concessions pétrolifères et des facilités d'exportation et pour favoriser la livraison du pétrole.

Mésopotamie. — Le gouvernement britannique s'engage à accorder au gouvernement français ou à ceux qu'il désignera une part de 25 0/0 aux prix courants du marché dans la production nette d'huile brute que le gouvernement de Sa Majesté pourra se procurer par les champs pétroliers de Mésopotamie, au cas où ceux-ci seraient exploités par action gouvernementale; si cette exploitation des champs pétrolifères de Mésopotamie était faite par une société privée, le gouvernement britannique mettra à la disposition du gouvernement français une participation de 25 0/0 dans cette société. Le prix à

payer pour cette participation ne sera pas supérieur au prix payé par aucun autre participant à ladite société pétrolifère. Il est également convenu que ladite société pétrolifère sera sous le contrôle britannique permanent.

Il est convenu que, au cas où serait constituée ladite société prévue ci-dessus, le gouvernement local (native) ou les autres intérêts indigènes seront admis, s'ils le désirent, à participer jusqu'à concurrence d'un maximum de 20 0/0 dans la part du capital de ladite société, les Français participant pour moitié dans les premiers 10 0/0 de cette participation indigène et la participation additionnelle sera fournie par chaque participant dans la proportion de ce qu'il détiendra.

Le gouvernement britannique agréé d'appuyer tous arrangements par lesquels le gouvernement français pourrait se procurer de l'Anglo-Persian Company des fournitures de pétrole qui auraient été envoyées par canalisation de Perse à la Méditerranée par le moyen de conduites ayant été construites à travers un territoire sous mandat français et à l'égard desquelles la France aura donné des facilités spéciales : et ceci jusqu'à concurrence de 25 0/0 du pétrole ainsi envoyé par canalisation à des termes et conditions qui pourront être arrêtés d'accord entre le gouvernement français et l'Anglo-Persian Company.

En considération des arrangements ci-dessus mentionnés, le gouvernement français consentira, si le désir lui en est exprimé, et dès que la demande lui en sera adressée, à la construction de deux pipe-lines distinctes avec des voies ferrées nécessaires à leur construction et leur entretien, et au transport du pétrole de la Mésopotamie et de la Perse à travers les sphères d'influence française jusqu'à un ou plusieurs ports de la Méditerranée orientale à désigner par les deux gouvernements et d'un commun accord.

Au cas où de telles pipe-lines ou voies ferrées vien-

draient à traverser un territoire se trouvant dans une sphère d'influence française, la France s'engage à accorder toutes facilités de passage sur le pétrole transporté. Néanmoins, une indemnité sera due aux propriétaires fonciers pour la surface occupée.

De même, la France accordera toutes facilités, au port terminus, pour l'acquisition de terrains nécessaires à la construction des dépôts, voies ferrées, raffineries, quais de débarquement, etc. Le pétrole ainsi exporté sera exempt de tous droits d'exportation ou de transit. Les matériaux nécessaires à la construction des pipe-lines, voies ferrées, raffineries et autres installations resteront également libres de tous droits d'importation et de droits de passage.

Au cas où ladite compagnie de pétrole désirerait construire une pipe-line et une voie ferrée allant jusqu'au golfe Persique, le gouvernement britannique offrira ses bons offices pour obtenir des facilités identiques à cet effet.

Afrique du nord et autres colonies. — Le gouvernement français accordera des facilités à tout groupe ou groupes franco-britanniques de bonne réputation, présentant les garanties nécessaires, et en règle avec les lois françaises, pour l'acquisition de concessions pétrolifères dans les colonies françaises, protectorats, zones d'influence, y compris l'Algérie, la Tunisie et le Maroc. Il importe de remarquer que le Parlement français a décidé que dans tout groupe ainsi formé les intérêts français devront être représentés dans une proportion d'au moins 67 0/0.

Le gouvernement français facilitera l'octroi de toute demande de concession en Algérie qui serait actuellement soumise à son examen dès que les demandeurs auront satisfait à toutes les exigences des lois françaises.

Colonies britanniques de la Couronne. — Autant que les

règlements actuels le permettent, le gouvernement britannique accordera aux citoyens français qui désireraient faire des prospections de terrains pétrolifères et les exploiter dans le terrain de la Couronne, des avantages identiques à ceux que la France accorde aux ressortissants britanniques dans les colonies françaises.

Le présent accord ne sera pas applicable aux concessions qui pourraient faire l'objet de négociations entamées par des intérêts privés soit français, soit britanniques.

Signé :

Pour la France,

A. MILLERAND,
Ph. BERTHELOT.

Pour la Grande-Bretagne,

LLOYD GEORGE,
J. CADMAN.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.	VII
CHAPITRE PREMIER. — LA RÉVOLUTION DU MAZOUT ET L'EM- PIRE BRITANNIQUE.	31
I. — Une industrie pacifique	32
II. — La révolution du mazout.	35
III. — L'Empire britannique en péril	39
CHAPITRE II. — L'ATTAQUE ANGLAISE.	43
I. — Le développement de la « Shell Transport »	43
II. — L'investissement du Canal de Panama	45
III. — La « Shell Transport » aux États-Unis.	48
IV. — L'Amirauté et les pétroles d'Asie.	50
V. — Le pétrole américain assure la victoire des Alliés	52
VI. — La Royal Dutch dans le groupe anglais	55
VII. — L'Empire du pétrole.	57
CHAPITRE III. — LA RIPOSTE AMÉRICAINE.	61
I. — Premières inquiétudes.	61
II. — Le défi de sir Mackay.	64
III. — Le Sénat crée des réserves de pétrole	66
IV. — L'épuisement rapide.	68

V. — Le rapport Poik dénonce la manœuvre anglaise	71
VI. — M. O'Donnell réclame la porte ouverte	75
VII. — Alors Franklin K. Lane parle d'un autre ton.	78
CHAPITRE IV — LA FRANCE DANS LE CONFLIT	80
I. — Importance des intérêts français.	80
II. — Le cartel français et le tarif douanier	83
III. — La gabelle du pétrole	87
IV. — L'industrie française handicapée.	89
V. — La solution paresseuse	92
CHAPITRE V — LA CONVENTION DE SAN REMO	95
I. — L'Angleterre conquiert nos raffineurs et nos banquiers	95
II. — La Royal Dutch dans les dancing	98
III. — La diplomatie du combustible.	103
IV. — La convention de San Remo.	108
V. — Une défaite industrielle	112
VI. — Politique de rentiers	117
VII. — L'élimination de la Standard Oil.	119
CONCLUSION	126
I. — Dangers immédiats	126
II. — Dangers lointains	129
III. — Élite de producteurs ou oligarchie de profiteurs	136
ANNEXES.	143
I. — Note du Président Clemenceau pour le Président Wilson.	143
II. — Discours de lord Curzon.	145
III. — Texte de la Convention de San Remo.	152

PAYOT & C^{ie}, 106, Boulevard Saint-Germain, PARIS

CHARLES RIST

Professeur à la Faculté de Droit de Paris.

LES FINANCES DE GUERRE
DE L'ALLEMAGNE

Un volume in-8 15 fr.

Une étude sur les finances allemandes n'a pas besoin de justification. Leur sort aura, pour les années à venir, une répercussion trop directe sur celui des finances françaises pour qu'un Français puisse s'en désintéresser. Leur histoire pendant la guerre donne la clé de leur situation actuelle.

LYSIS

POLITIQUE ET FINANCE
D'AVANT-GUERRE

Un volume in-8 25 fr.

Tous ceux qui se préoccupent ou s'occupent personnellement des affaires publiques trouveront, dans ce livre, une mine de renseignements précis, d'idées utiles, de jugements particulièrement instructifs en ce moment où la question financière domine toute la politique de la France.

PAYOT & C^{ie}, 106, Boulevard Saint-Germain, PARIS

JOSEPH-BARTHÉLEMY

Député,
Professeur-adjoint à la Faculté de Droit de Paris,
Professeur à l'École libre des Sciences Politiques.

LE GOUVERNEMENT DE LA FRANCE

TABLEAU DES INSTITUTIONS POLITIQUES,
ADMINISTRATIVES ET JUDICIAIRES DE LA FRANCE CONTEMPORAINE

Un volume in-16 5 fr.

Voici sous une forme claire et concise un excellent manuel, ou mieux un tableau de nos institutions actuelles. C'est un exposé où de sobres appréciations font comprendre l'esprit et les rouages du système décrit. Utile ouvrage, dû à un maître reconnu du droit public, qui ne servira pas seulement de memento, mais précisera des idées et pourra même en suggérer...

(Le Correspondant.)

HERBERT N. CASSON

LES SEIZE COMMANDEMENTS DE L'HOMME D'AFFAIRES

Traduction de GEO LANGE — Préface de ÉDOUARD HERRIOT

Un volume in-16 5 fr.

Aujourd'hui, il faut être un homme d'affaires, ou tout au moins un homme capable de gérer ses propres affaires. La vie est devenue une entreprise à la merci d'un fort coup de barre. Veillons ou nous ferons faillite. Lisez ce livre de Casson. Il traite légèrement les plus graves problèmes. Il vous instruira en souriant. C'est un ami qui passe sa main sous votre bras et qui vous dit, à mi-voix, ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire pour ne pas vous faire rouler et pour tirer de la vie ce qu'elle vous doit. En somme, c'est le manuel, très moderne, très alerte, de l'homme moderne qui veut réussir honnêtement.

(La Démocratie Nouvelle.)

BIBLIOTHÈQUE POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE

SÉRIE IN-16 à 5 fr.

- BIARD D'AUNET. — Pour remettre de l'Ordre dans la Maison. La Politique et les Affaires.
- VICTOR BORET. — La Bataille économique de demain.
- M. BOUILLLOUX-LAPONTE. — Les Chambres de Métiers.
- VICTOR CAMBON. — Notre avenir. Ou allons-nous ?
- C^{te} DE CANISY. — La question ouvrière dans le bassin de Briey.
- HERBERT N. CASSON. — Les 16 commandements de l'homme d'affaires, traduit par GÉO LANGE.
- R. CARNOT. — L'Etatisme industriel.
- H. CLOUZOT. — Les métiers d'Art (7 fr. 50).
- ***. — Les "dangers mortels de la Révolution russe". Que faire de l'Est européen ? (6 fr.)
- A. DEMANGEON. — Le déclin de l'Europe (7 fr. 50).
- G. DEMORGNY. — Les partis politiques et la Révolution russe.
- F. DENJEAN. — Le commerce russe et la révolution.
- HENRY DUGARD. — Le Maroc de 1917-18-19. (3 vol.)
Le Maroc au lendemain de la guerre.
- JEAN DYBOWSKI. — Notre force future.
- R.-C. ESCOUFLAIRE. — L'Irlande ennemie
***. — Essai sur la politique douanière de la France.
- LOUIS FÉRASSON. — La question du fer (3 fr.)
L'industrie du fer.
- E.-F. GAUTIER. — L'Algérie et la Métropole.
- P. GENTIZON. — La Révolution allemande.
L'Allemagne en République.
- AUGUSTE GÉRARD. — Nos Alliés d'Extrême-Orient.
- LÉON GUILLET. — L'enseignement technique supérieur à l'Après-Guerre.
- BARUCH HAGANI. — Le Sionisme politique.
- DANIEL HALÉVY. — Le Président Wilson.
- EDOUARD HERRIOT. — Agir
Créer. (2 vol. ensemble 20 fr.)
- S. HERZOG. — Le plan de guerre commerciale de l'Allemagne, traduit par A. de TARLÉ.
- DAVID JAYNE HILL. — La reconstruction de l'Europe.
La crise de la démocratie aux Etats-Unis.
- JOSEPH BARTHÉLEMY. — Le gouvernement de la France.
- JULES LABORDE. — Il y a toujours des Pyrénées.
- R. LA BRUYÈRE. — Notre marine marchande pendant la guerre. (10 fr.)
- RAOÛL LABRY. — L'Industrie russe et la Révolution.
- GEORGES LAFOND. — L'Effort français en Amérique latine.
- LOUIS DE LAUNAY. — Qualités à acquérir.
- ANDRÉ LEBON. — Problèmes économiques nés de la Guerre.
***. — Lettres d'un Vieil Américain à un Français.
- E. LOCARD. — La police : ce qu'elle est.
- LYSIS. — Pour renaître.
- GERMAIN MARTIN. — Les problèmes du crédit en France.
- RAMSAY MUIR. — Nationalisme et Internationalisme.
- P. PETIT. — Les Industries de l'alimentation.
- P. PEZEU. — Les hommes qu'il nous faut. (6 fr.)
- GASTON RAPHAËL. — Walther Rathenau.
- JULES ROCHE. — Quand serons-nous en République ?
- V^{te} DE ROQUETTE-BUISSON et MARCEL-A. HÉRUBEL. — La terre restauratrice.
- LÉON ROSENTHAL. — Villes et villages français après la Guerre.
- E. SERVAN. — L'exemple américain. (5 fr.)
- V.-G. SIMKHOVITCH. — Marxisme contre socialisme.
- A. DE TARLÉ. — La préparation de la lutte économique par l'Allemagne.
- G. BERTRAND THOMPSON. — Le système Taylor.
- LOUISE WEISS. — La République tchéco-slovaque.
- J. WILBOIS et P. VANUXEM. — Essai sur la conduite des affaires et la direction des hommes.
- Z.-L. ZALESKI. — Le dilemme russo polonais. (6 fr.)