JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la Société

Journal de la société statistique de Paris, tome 64 (1923), p. 311-316

<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1923__64__311_0>

© Société de statistique de Paris, 1923, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (http://www.numdam.org/conditions). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
http://www.numdam.org/

VII

BIBLIOGRAPHIE

La Politique du charbon, 1914-1921, par M. Olivier, ancien élève de l'École polytechnique. [*Ouvrage couronné par l'Institut* (1).]

1° *En Angleterre.*

La Grande-Bretagne a produit, en 1913, 287 millions de tonnes anglaises (1.016 kilos) de charbon d'une valeur de £ 146 millions, sur lesquelles elle a exporté 98 millions de T. A.; elle ne vient qu'au second rang de la production mondiale, ayant été dépassée depuis 1898 par les Etats-Unis; les principaux pays importateurs sont

(1) Un volume in-8, 15 fr. net (Librairie Félix Alcan).

la France (14 millions T. A.), l'Italie (9,6), l'Allemagne (8,9), l'Amérique du Sud (6,9) la Russie (6), la Suède (4,6), l'Espagne (3,6) le Danemark (3), la Norvège (2,3), la Belgique (2), les Pays-Bas (2) et le Portugal (1,4).

La houille anglaise importée représente 88 % de la consommation de la Suède, 40 % pour l'Espagne et 16 % pour la France sur les 58 % de la houille importée par notre pays (11,4 millions T. A.).

Le charbon joue donc un rôle important en Angleterre comme élément indispensable de la métallurgie, au titre de marchandise d'échange, enfin comme aliment nécessaire de la flotte. Pendant la guerre, le Gouvernement anglais a dû assurer le service des mines et maintenir les effectifs de son armée; en 1913, on comptait 1.110.000 mineurs, soit 2,5 % de la population totale (contre 0,38 % en France); dès l'entrée en guerre, de nombreux mineurs s'engagèrent et la production baissa; à fin 1914, on ne comptait que 981.000 mineurs, puis 954.000 en 1915; un recrutement intense, l'emploi des femmes éleva ce nombre à 988.000 en 1916;

La situation militaire nécessita des mesures de recrutement contre lesquelles s'insurgèrent les mineurs qui ne trouvaient pas la guerre « fraîche et joyeuse ». Cette résistance était d'ailleurs dans les idées du Gouvernement et des mines qui, constatant les bénéfices importants réalisés par la production, intensifièrent la production en 1917 avec 1.021.000 hommes. Mais les événements de 1918 montrèrent au Gouvernement qu'il ne s'agissait pas seulement de vendre comme un simple neutre mais de défendre le pays anglais en France et le recrutement pour l'armée fut accepté même par les mineurs dont le nombre baissa à 994.000 pour s'élever ensuite à 1.176.000 en 1919 et 1.233.000 en 1920.

De nombreuses difficultés s'élevèrent entre les houillères et les mineurs qui désiraient voir leurs salaires rester fonction des prix de vente; en fait les salaires doublèrent à peu près de 1914 à 1917; malgré cette augmentation importante, on a constaté le même manque d'assiduité des mineurs nonobstant l'action des Comités qui ont vainement essayé de réagir, sans d'ailleurs que le Gouvernement intervînt comme il aurait dû le faire pour diminuer les charges de ses Alliés.

Le problème des transports a été également très compliqué à partir de 1915 aussi bien en ce qui concerne les chemins de fer que par suite des difficultés résultant de la guerre maritime.

L'augmentation moyenne des frets charbonniers a été de 550 % le 1er janvier 1916 par rapport aux prix de juillet 1914; on voit que si la Grande-Bretagne gagnait moins sur le prix du charbon par suite de la crise de production, elle se rattrapait singulièrement sur le fret, ce qui permettait également de se concilier les bonnes grâces de certains neutres.

En somme la politique houillère de guerre de la Grande-Bretagne a surtout eu pour but de maintenir un prix raisonnable du charbon à l'intérieur au détriment de la France et cela afin de diminuer les prix de l'industrie métallurgique dont le Gouvernement avait besoin pour ses fabrications de guerre.

Après l'armistice, la situation des mines fut améliorée par la démobilisation des mineurs malgré le moindre rendement de ces derniers, mais la crise des transports devint plus intense en même temps que des menaces de grève se manifestaient. Pour parer à ce grave événement on accorda une augmentation de salaires de 140 % de la valeur de 1913 bien que le prix de la vie ne se fût élevé que de 125 %.

2° *En France.*

La production totale de la France (y compris lignite) a été de 40.800.000 tonnes en 1913 en progression croissante très lente depuis 1880 (19 millions). Le Nord et le Pas-de-Calais produisaient 27.400.000 tonnes soit 67 %. La guerre, par suite de l'envahissement des régions les plus riches en charbon, devait porter un coup terrible à l'alimentation du pays menacé également dans ses importations, car la France avait importé net en 1913, 21 millions de tonnes, dont 6,8 millions d'Alle-

magne et 4,3 millions de Belgique. Au total sur 62 millions de tonnes consommées en 1913, il en manquait 30 millions, soit près de la moitié (48 %).

La mobilisation, malgré le maintien en service dans les mines des hommes du service auxiliaire et de l'armée territoriale, enleva 65.000 travailleurs sur 200.000 et l'extraction diminua sensiblement dans les mines non envahies; ainsi la production de la Loire tomba de 55.000 tonnes en juillet à 36.000 en août. L'envahissement du Nord rendant disponibles les mineurs, on les réaffecta à l'armée, puis on en reprit une partie pour les envoyer dans les mines du Centre et du Sud. On s'aperçut bientôt de la nécessité d'intensifier la production lors de la grande crise de 1916-1917 et diverses mesures rendirent à la mine les mineurs appartenant même à des classes de la réserve de l'armée active.

D'un autre côté, on constatait, en raison de l'élévation des frets, des différences de prix considérables entre les divers points du pays. On vit s'établir des courants de transports inusités (Loire sur Nantes, Saint-Nazaire sur Centre) montrant une méconnaissance absolue des besoins économiques des régions, une absence totale de direction des pouvoirs publics et surtout une politique de clocher de la part des Chambres, principalement du Sénat. On aboutit à la taxation des charbons à la mine et aux ports et à la taxation des frets. Malgré les avis de M. Colson, les consommateurs, croyant que la taxation allait constituer la panacée, négligèrent de stocker en espérant une baisse et ce fut l'une des causes de la grande crise de l'hiver rigoureux 1916-1917, cause à laquelle il faut ajouter le développement de la guerre sous-marine.

La péréquation des prix fut établie à l'aide d'une taxe de 5 francs par tonne sur les charbons français devant théoriquement compenser une ristourne de 25 francs à faire sur les importations anglaises. L'arrivée au pouvoir de M. Herriot remplaçant M. Sembat amena un nouveau personnel ignorant les accords de fret avec le Gouvernement anglais et créa une nouvelle perturbation, en laissant espérer un régime de soi-disant liberté remplaçant celui de la taxation. La politique d'à-coups de M. Herriot ne fut pas meilleure que celle de son prédécesseur et ce fut l'incohérence : certaines villes ayant la possibilité de constituer des stocks distribués parcimonieusement, alors que des usines utiles au pays manquaient de charbon.

M. Loucheur exposa un plan ayant quelque ressemblance avec celui que M. Sembat n'avait pu faire accepter au Sénat; profitant des vacances parlementaires, il mit tout en œuvre pour l'appliquer; pendant deux ans et demi (juillet 1917, fin 1919) il put le perfectionner et en tirer d'heureux résultats. Il faut convenir toutefois que les circonstances générales devenaient moins défavorables, mais M. Loucheur est un homme heureux et il faut cette classe d'hommes pour mener à bien les affaires d'un pays. Il eut cependant à supporter le résultat du choc formidable de mars-avril 1918 qui rendit difficile et même impossible à certains moments l'exploitation de ce qui restait des mines du Nord. La crise des transports résultant de la situation militaire compliqua la situation, mais, malgré tout, on ne vécut pas à nouveau les heures angoissantes de l'hiver 1916-1917.

L'armistice ne devait pas amener, comme certains l'avaient espéré, une amélioration considérable des conditions d'approvisionnement de la France en charbon. De nombreuses mines avaient été systématiquement détruites par les boches et quelques Français oublient vraiment trop, en ce moment, ces dégâts dignes des ancêtres boches, Huns ou Vandales.

La remise en état, rendue difficile par le manque d'outillage que l'on aurait dû prévoir, fut compliquée par l'agitation des mineurs surtout ceux du Centre et du Midi qui, éloignés de la zone de feu, avaient peu souffert et n'avaient consenti qu'avec difficulté à augmenter les heures de travail, alors que leurs compatriotes les défendaient au front. Grâce à la faiblesse du Gouvernement et des Chambres, cette agitation se résolut naturellement par une augmentation des salaires et une diminution de la production.

La Convention d'armistice n'avait rien prévu en ce qui concernait des livraisons de charbon à faire par les boches pour compenser les destructions systématiques

qu'ils avaient faites. On resta donc jusqu'en avril 1919 sans que la situation ait été réglée et ce n'est qu'à partir de cette date que la Sarre fut donnée en toute propriété à la France, avec la clause d'une livraison de fixe de 7 millions de tonnes par an, correspondant à l'importation de charbon allemand avant la guerre et de 20 millions pendant cinq ans, décroissant ensuite jusqu'à 8 millions pendant cinq autres années pour correspondre à la diminution de productivité des houillères sinistrées.

On sait que des accords intervinrent entre la France et le Reich et que de nombreuses modifications furent apportées au plan de livraison en raison du mauvais vouloir des boches et de la situation des chemins de fer français alors en pleine crise de réfection de leur matériel. De plus la qualité déplorable du charbon qu'on leur livrait et les difficultés d'entretien du matériel repris à l'ennemi compliquaient la situation au commencement de 1919.

L'agitation ouvrière de 1919 recommença en 1920 sur la question des retraites d'abord, puis sur celle des salaires. Le Gouvernement faiblit naturellement et l'accord se fit sur le dos du consommateur. En définitive, les salaires actuels représentent environ cinq fois ceux d'avant-guerre et le rapport est de 17 pour les mineurs de 13 à 14 ans, n'ayant aucune qualité professionnelle réelle; d'ailleurs la production française n'augmenta pas corrélativement aux salaires.

L'Allemagne, soutenue par divers Anglais — notamment Maynard Keynes qui a donné des évaluations de production erronées — a manqué à ses engagements et les accords de Spa intervenant après des discussions vraiment extraordinaires entre les Français et les Anglais lui ont permis de se dérober successivement aux obligations du Traité de Versailles.

La grève communiste des chemins de fer français amena encore une perturbation dans les transports et la mesure inopportune de l'application de la loi de 8 heures à la batellerie empêchèrent la reconstitution rapide des stocks permettant les mélanges indispensables pour assurer le bon fonctionnement des locomotives. Aussi le début si rigoureux de l'hiver 1919-1920 fut-il extrêmement pénible; heureusement la température devint plus douce et tout s'arrangea pour la population, mais non pour l'industrie qui souffre encore maintenant.

En résumé l'Angleterre a su résoudre au détriment de ses alliés et surtout de la France le double problème de quantité et de prix parce qu'elle était exportatrice, tandis qu'en France, malgré tous les essais d'hommes de bonne volonté mais dont quelques-uns manquaient de compétence et surtout d'énergie dans l'exécution, jamais le problème ne fut résolu. Le problème du charbon reste donc posé et on doit s'attacher à le résoudre.

Telles sont les idées exposées par notre collègue M. Olivier qui a vécu en observant constamment toutes les phases des questions complexes qu'il a su exposer très clairement. On doit le remercier de cet excellent travail qui lui fait honneur et nous avons été heureux de l'accueillir parmi nous, car il a fait œuvre de statisticien.

A. Barriol.

VIII

LISTE DES OUVRAGES REÇUS PAR LA SOCIÉTÉ

(Mai 1923)

Nombre de fascicules		Mois	Année
1	**Argentine.** — Le Commerce extérieur argentin en 1919 et 1920		1919-1920
2	Bulletin du Musée social argentin	Février-mars	1923
1	Revue des Sciences économiques	Janv.-février	1923
4	Bulletin de la Bourse du Commerce	Mars-avril	1923
1	**Australie.** — Quarterly Summary of Australian Statistics	Décembre	1922
1	**Autriche.** — Statistische Nachrichten	Avril	1923
1	**Belgique.** — Bulletin trimestriel du Bureau de la Statistique générale	Mars	1923
1	Le Mouvement communal	Avril	1923
1	Statistique judiciaire de la Belgique		1922
1	**Bulgarie.** — Bulletin statistique mensuel	Mars	1923
1	**Danemark.** — Annuaire statistique de Copenhague et Zudenksberg		1922
2	**Espagne.** — Bulletin de la Société Royale de Géographie	Février-mars	1923
2	**Esthonie.** — Recueil mensuel du Bureau central de Statistique.		1922-1923
1	**Etats-Unis.** — Federal Reserve Bulletin	Avril	1923
8	R. Pearl et J. Leblanc. — A further note on the age index of a population, et autres publications démographiques		1922
1	Annual report on the statistics of manufactures		1920
1	Monthly summary of foreign commerce of the United States.	Décembre	1922
2	The American Economic Review	Mars	1923
2	**Finlande.** — Statistiques officielles (1re et 2e séries)		1918-1919
1	Bank of Finland, monthly bulletin		
1	**France.** — Statistique de la navigation intérieure. Recensement de la batellerie	Mai	1921
1	Statistique de l'industrie minérale		1920
2	Revue de l'industrie minérale	Avril-mai	1923
1	L'expansion économique	Avril	1923
1	La réforme sociale	Mars	1923
2	Bulletin de la Société des Agriculteurs	Avril	1923
2	Bulletin de Statistique et de législation comparée	Janv.-février	1923
4	Les Annales du Midi		1918-1922
1	Bulletin de l'Agence générale des Colonies	Décembre	1922
1	J. Girard. La Lettonie (Extrait de la Revue des Sciences politiques)		1923
1	Bulletin de l'Association France—Grande-Bretagne	Avril	1923
1	Revue de l'Alliance Nationale pour l'accroissement de la population française	Avril	1923
1	Revue de la Prévoyance et de la Mutualité	Mars-avril	1923
1	E. Michel. La réparation des dommages de guerre		1923
4	**Grande-Bretagne.** — The Economist	Avril-mai	1923
1	Journal of the Royal Statistical Society	Mars	1923
1	The ministry of labour gazette	Avril	1923
1	**Hongrie.** — Revue de la Société hongroise de Statistique	Janvier-mars	1923
1	**Italie.** Bulletin municipal de la ville de Milan	Mars	1923
1	Bulletin municipal de la ville de Turin	Février	1923
1	Bulletin municipal de la ville de Venise	Mars	1923
1	Bulletin municipal de la ville de Rome	Janvier	1923
1	Bulletin mensuel de l'Office du Travail	Nov.-déc.	1922
2	Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica	Avril	1923

Nombre de fascicules		Mois	Année
—		—	—
1	La Scuola Positiva	Janvier-mars	1923
1	La Riforma Sociale	Mars-avril	1923
1	L'Economista	Février	1923
1	**Pays-Bas.** — Statistique démographique de la ville d'Amsterdam		1921
1	Statistique médicale des forces coloniales		1920
1	**Pologne.** — La Pologne politique, économique et littéraire	Mai	1923
12	**Roumanie.** — Bulletin statistique de la ville de Bucarest		1922
1	Bulletin d'information de l'Office commercial français en Roumanie	Mai	1923
1	Bulletin du Ministère de l'Agriculture	Janvier-mars	1923
1	**Suède.** — Economist Tidskrift	Février	1923
1	Annuaire statistique		1921
1	Läraruntbildningen		1920-1921
1	Skattetaxeringarna		1922
1	Sociala Meddelanden		1923
1	Riksgaldskontoret		1922
2	Statiska Meddelanden	Mars	1923
1	Sveriges Riksbanks		1923
1	**Tchéco-Slovaquie.** — Commerce extérieur (aperçu statistique)		1923
1	Senat Narodniho shromazdeni		1923
6	Bulletin de statistique de la ville de Prague		1923
1	Rapport sur les prix	Mars	1923
1	**Russie.** — Bulletin de la Chambre de Commerce russe de Paris	Janv.-février	1923
1	**Suisse.** — Statistisches Jahrbuch der Stadt Zurich		1923
1	**South Africa.** — Recensement de la population		1923
1	**Uruguay.** — Bulletin mensuel de statistique	Janvier	1923

Le Gérant : J. COMBE.

IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT, NANCY-PARIS-STRASBOURG