

En page 2 :
Notre enquête sur la
vie moins chère :
LES STOCKS DE MARSEILLE

AUJOURD'HUI LA CHAMBRE REPREND L'EXAMEN DES IMPOTS NOUVEAUX EXCELSIOR

11^e Année. — N° 3.473.
Pierre Lafitte, fondateur.

PARIS, SEINE ET SEINE-ET-OISE : 20 cent.
Départements, Belgique, 6^e Duché de Luxembourg, Provinces rhénanes occupées : 25 cent.
Etranger : 30 cent. (voir prix des abonnements, dernière page.)

« Le plus court croquis m'en dit plus long qu'un long rapport. » — NAPOLEON
Tél. : Gut. 02-73-02-75-15-00 — Adr. Tél. : Excel-Paris. — 20, rue d'Enghien, Paris.

MARDI
15
JUN
1920

Ce qui prépare le
mieux la solution des
questions sociales, c'est,
en somme, pour chacun,
son propre perfection-
nement moral, c'est
l'amour des autres ; et
la tolérance en est déjà
un joli commencement.
Jules LEMAITRE.

PRINCIPAUX EXPLOITS AÉRIENS ACCOMPLIS DEPUIS L'ARMISTICE



LE FRANÇAIS CASALE
Recordman du monde de la
hauteur, s'est élevé à 9.520m.



L'ANGLAIS ALCOCK
A traversé l'Atlantique en avion,
de Terre-Neuve en Irlande.

RECORDS, RAIDS ET "ACROBATIES" RÉALISÉS EN AVION, EN HYDRAVION ET EN DIRIGEABLE PAR LES CHAMPIONS DE L'AIR INTERNATIONAUX

AVIONS

RECORDS DE VITESSE :

2 septembre 1919 : SADI LECOINTE, Saint-Germain, 200 kilomètres en 48' 8".
22 octobre 1919 : DE ROMANET, Saint-Germain, 268 kil. 631 à l'heure.
3 janvier 1920 : SADI LECOINTE, Saint-Germain, 200 kilomètres en 45' 6" (Coupe Deutsch de la Meurthe).
28 février 1920 : CASALE, Villacoublay, 283 kil. 464 à l'heure (sur la base d'un kil.).

RECORDS DE HAUTEUR :

14 juin 1919 : aviateur seul, JEAN CASALE, Issy-les-Moulineaux, 9.520 mètres (record du monde).
13 août 1919 : pilote et 1 passager, J. WEISS, Villacoublay, 9.000 mètres.
24 décembre 1919 : pilote et 2 passagers, CASALE, Villacoublay, 6.700 mètres.
1^{er} avril 1919 : pilote et 4 passagers, BOSSOUTROT, Toussus-le-Noble, 6.290 mètres.
3 avril 1919 : pilote et 13 passagers, BOSSOUTROT, Toussus-le-Noble, 5.990 mètres.
5 mai 1919 : pilote et 24 passagers, BOSSOUTROT, 4.860 mètres.

RECORD DE DURÉE :

3-4 juin 1920 : BOSSOUTROT et BERNARD, Etampes, 24 h. 19' 7" (distance approximative parcourue : 1.915 kilomètres).

RAIDS :

Seuls les raids de grande envergure sont mentionnés ci-dessous, à l'exclusion des voyages fréquents, comme Paris-Londres, Londres-Cologne, Paris-Marseille, Paris-Madrid, New-York-Chicago.
26 janvier 1919 : ROGET, observateur Coli, Miramas-Alger-Rosas (Espagne).
23-27 février 1919 : SMITH (Américain), San-Francisco-New-York.
8-13 mars 1919 : LEMAITRE, Toulouse-Casablanca et retour.
10-11 mai 1919 : JENSEN (Danois), Paris-Copenhague.
18 mai 1919 : HAWKER (Australien), observateur Grieve, tentative de traversée de l'Atlantique, recueillis en mer à 1.200 kilomètres de l'Irlande.
24 mai 1919 : ROGET, Paris-Kenitra (Maroc).
14 juin 1919 : ALCOCK (Anglais), observateur Brown, traversée de l'Atlantique sans escale (Terre-Neuve-Irlande).
10-30 juin 1919 : LEMAITRE, Paris-Port-Étienne.
20-25 juillet 1919 : MAYNARD (Américain), New-York-Toronto et retour.
11-16 août 1919 : BOSSOUTROT, 7 passagers, Paris-Casablanca-Mogador-Koufa.
11-16 août 1919 : VUILLEMIN et DAGNEAUX, Paris-Constantinople-Le Caire.
26 août-9 septembre 1919 : VUILLEMIN, Le Caire-Beyrouth-Constantinople-Paris.
10-20 octobre 1919 : MAYNARD (Américain), New-York-San-Francisco et retour.
14 octobre-12 décembre 1919 : POULET, mécanicien Benoist, Paris-Rangoun.
12 novembre-10 décembre 1919 : ROSS SMITH (Australien), Angleterre-Australie.
24 janv.-16 fév. 1920 : BROWN et COCKERELL (Anglais), Londres-Le Caire-Tabora.
24 janvier-31 mars 1920 : VUILLEMIN, Paris-Tombouctou-Dakar.
4 février-20 mars 1920 : VAN RYNEVELD (Sud-Africain), Londres-Le Caire-Le Cap.
10 février-1^{er} juin 1920 : FERRARA, MASIERO (Italiens), Rome-Tokio.

HYDRAVIONS

RECORD DE VITESSE :

2 mai 1920 : ZANETTI (Italien), Monaco, 223 kil. 092 à l'heure

RECORD DE HAUTEUR :

27 avril 1920 : CASALE, Monaco, 6.500 mètres

RAIDS :

16-27 mai 1919 : « N.-C. 4 », commandant READ, traversée de l'Atlantique (Terre-Neuve-Les Açores-Lisbonne).
19 juillet 1919 : MARCHAL, Saint-Raphaël-Bizerte.
11 septembre 1919 : JANELLO (Italien), circuit de Bournemouth (Coupe Schneider) : 200 milles marins, en 1 h. 39'.
20 novembre 1919-9 février 1920 : LEFRANC, Saint-Raphaël-Dakar.
25 avril-2 mai 1920 : BELLOT, Monaco-Bizerte-Sousse et retour.

DIRIGEABLES

RECORDS DE VITESSE :

2-5 juillet 1919 : « R 34 », commandant SCOTT (Anglais), traversée de l'Atlantique sans escale (Ecosse-Terre-Neuve-New-York).
9-13 juillet 1919 : « R 34 », commandant SCOTT, retour direct en Ecosse.

EXPLOITS DIVERS

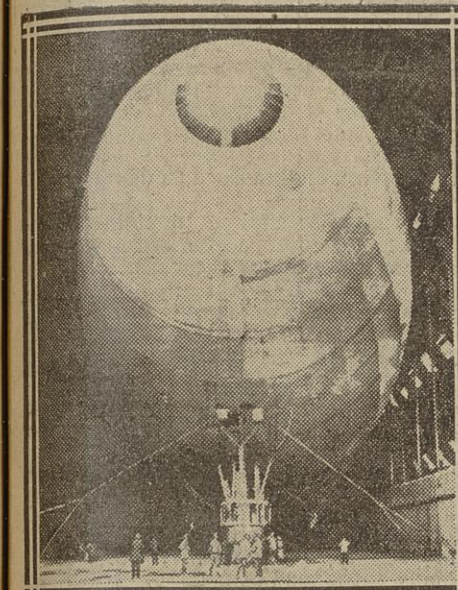
19 janvier 1919 : VÉDRINES atterrit en biplan sur la terrasse d'un grand magasin (dimensions 20 m. x 8 m.).
10 avril 1919 : GORTINEZ (Argentin) franchit la Cordillère des Andes à 6.700 mètres (de Santiago à Mendoza).
7 août 1919 : GODEFROY passe en plein vol sous l'Arc de Triomphe.
17 août 1919 : ACKERMANN (Suisse) atterrit au sommet de la Jungfrau.
24 août 1919 : MAICON passe à deux reprises sous le pont du Var (Nice).
26 mai 1920 : FRONVAL élève son record du « looping » et exécute 962 boucles en 3 h. 52' 10".
Mai 1919 : LOCKLEAR (Américain), passage de l'aviateur, en plein vol, d'un avion sur un autre ; fixation pendant le vol d'un tube permettant le ravitaillement en essence d'un appareil à l'autre, pour éviter l'atterrissage.



L'AUSTRALIEN ROSS SMITH
A réussi la traversée de Londres
en Australie en moins d'un mois.



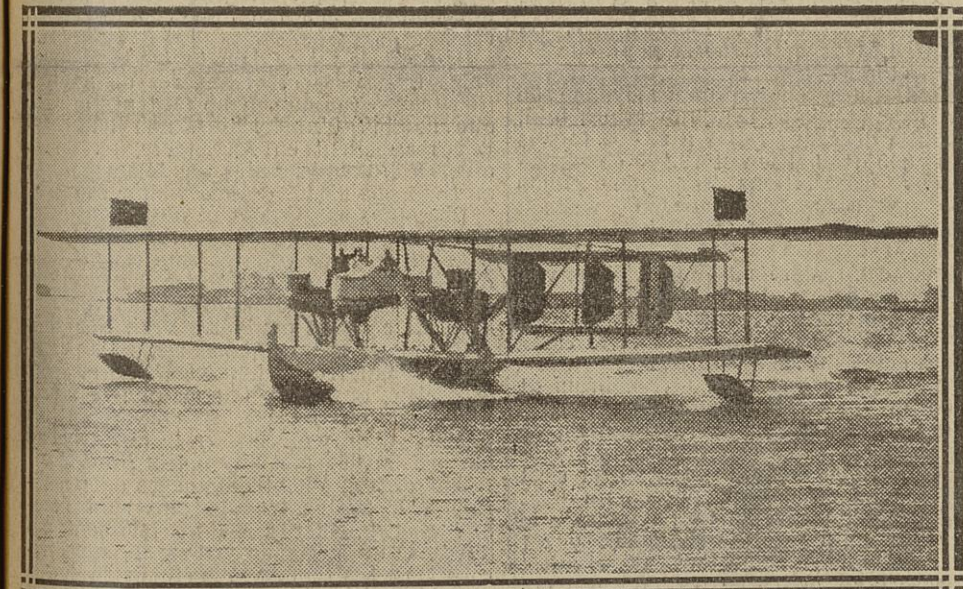
L'AFRICAIN RYNEVELD
A réussi le raid Londres-cap de
Bonne-Espérance, par l'Egypte.



LE DIRIGEABLE "R-34"
A le premier traversé l'Atlanti-
que, d'Ecosse en Amérique.



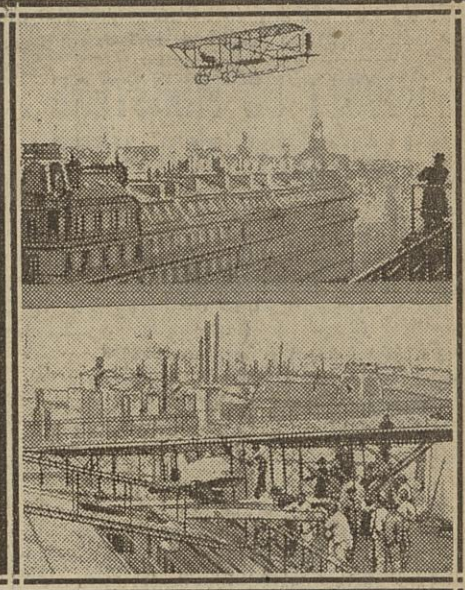
C' VUILLEMIN ET L' CHALUS
Ont les premiers traversé le Saha-
ra, de Biskra à Tombouctou.



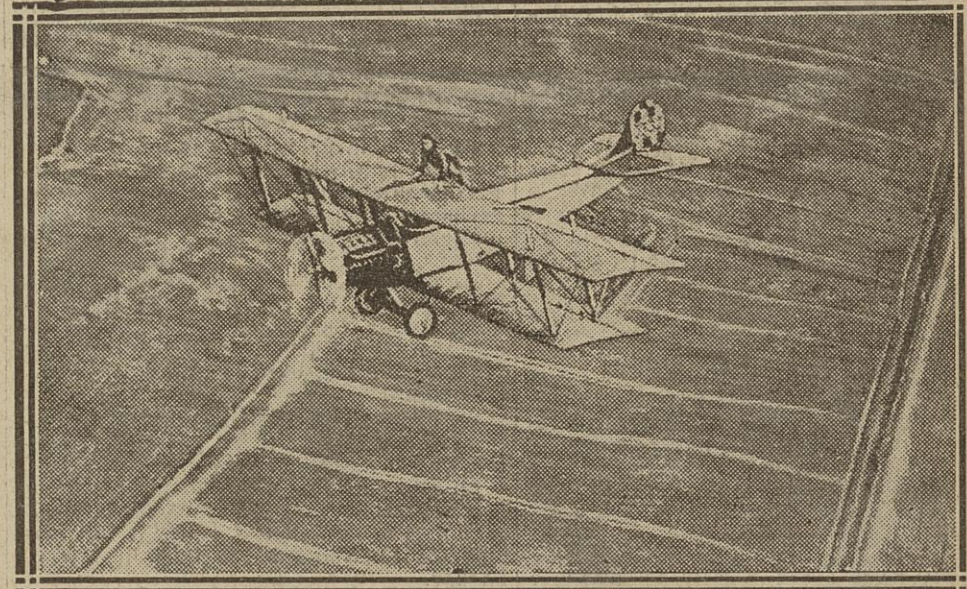
LE PREMIER HYDRAVION QUI TRAVERSA L'ATLANTIQUE
Le gigantesque hydravion exécuta en deux étapes la traversée de
l'océan, de Terre-Neuve à Lisbonne, avec escale aux îles Açores.



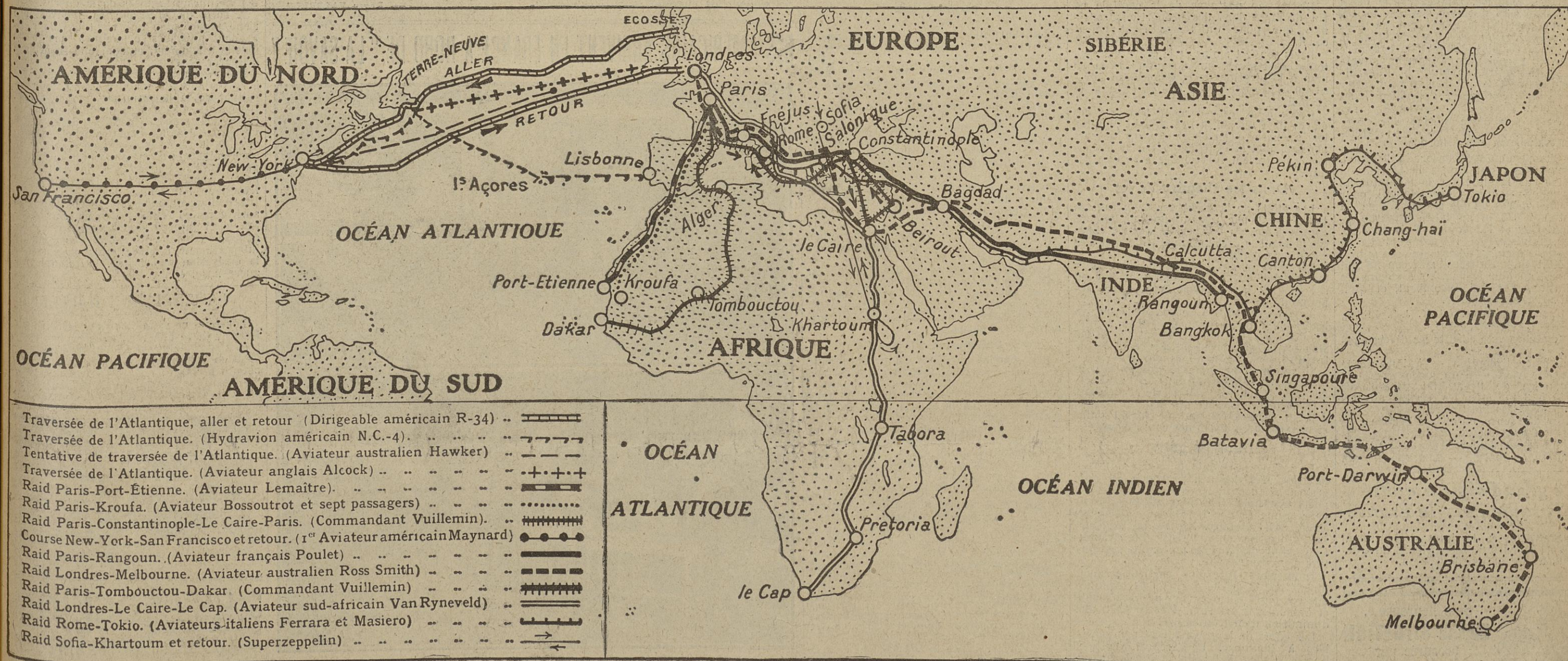
L'ACROBATIE DE GODEFROY
Godefroy passa en pleine vitesse
sous l'Arc de Triomphe.



J. VÉDRINES SUR UN TOIT
Védérines n'hésita pas à descendre
sur le toit d'un grand magasin.



L'EXPLOIT DU LIEUTENANT AMÉRICAIN LOCKLEAR
Cet officier a réussi, en grimpant sur les ailes de son avion, à ravi-
tailler celui-ci en essence, avec un tube pendant d'un autre appareil.



Traversée de l'Atlantique, aller et retour (Dirigeable américain R-34) ..	=====
Traversée de l'Atlantique. (Hydravion américain N.C.-4) ..	=====
Tentative de traversée de l'Atlantique. (Aviateur australien Hawker) ..	=====
Traversée de l'Atlantique. (Aviateur anglais Alcock) ..	=====
Raid Paris-Port-Étienne. (Aviateur Lemaître) ..	=====
Raid Paris-Kroufa. (Aviateur Bossoutrot et sept passagers) ..	=====
Raid Paris-Constantinople-Le Caire-Paris. (Commandant Vuillemin) ..	=====
Course New-York-San-Francisco et retour. (1 ^{er} Aviateur américain Maynard) ..	=====
Raid Paris-Rangoun. (Aviateur français Poulet) ..	=====
Raid Londres-Melbourne. (Aviateur australien Ross Smith) ..	=====
Raid Paris-Tombouctou-Dakar. (Commandant Vuillemin) ..	=====
Raid Londres-Le Caire-Le Cap. (Aviateur sud-africain Van Ryneveld) ..	=====
Raid Rome-Tokio. (Aviateurs-italiens Ferrara et Masiero) ..	=====
Raid Sofia-Khartoum et retour. (Superzeppelin) ..	=====

PLANISPHÈRE INDIQUANT LES ITINÉRAIRES DES GRANDS RAIDS AÉRIENS ACCOMPLIS EN AVION, HYDRAVION ET DIRIGEABLE, DANS LES CINQ PARTIES DU MONDE
La guerre avait fait faire de tels progrès à la locomotion aérienne, que, lorsque l'armistice arriva, les pilotes purent tenter les exploits les plus prodigieux. Ce fut la course à la traversée de l'Atlantique d'en Hawker, tombé à la mer, se tira avec une chance inouïe, et où réussit Alcock ; les grands raids en Asie, en Afrique, en Océanie sont pleins de promesses pour l'avenir. Exceptionnellement, nous avons fait figurer ici le voyage, remarquable au point de vue sportif, du zeppelin qui en 1917 vola de Sofia vers l'Afrique orientale allemande et tourna bride ayant appris par T. S. F. la chute de cette colonie.

AUJOURD'HUI LA CHAMBRE VA REPRENDRE L'EXAMEN DES IMPOTS NOUVEAUX

La plupart des modifications apportées au projet par le Sénat ont été écartées par la commission des finances du Palais-Bourbon.

En ce qui concerne le milliard et demi de taxes supplémentaires votées au Luxembourg, M. Ch. Dumont écrit dans son rapport que ces aggravations fiscales ne s'imposent pas dans les circonstances présentes.

La Chambre reprendra, cet après-midi, l'examen du projet fiscal nouveau qui lui avait été renvoyé par le Sénat avec un certain nombre de modifications.

Comme nous l'avons indiqué ici, la plupart de ces dernières, visées d'être écartées par la commission des finances. Dans son rapport distribué hier, à la Chambre, M. Charles Dumont soutient d'ailleurs que si, aux termes de la Constitution, le Sénat peut rejeter toute loi qui n'est pas justifiée ou tout impôt qui lui paraît excessif, il ne peut substituer son initiative à celle de la Chambre et du gouvernement pour voter des augmentations de dépenses ou des aggravations d'impôts.

En ce qui concerne le milliard et demi d'impôts supplémentaires voté par le Sénat, M. Charles Dumont écrit que ces aggravations fiscales, réclamées par la Haute Assemblée, ne s'imposent pas dans les circonstances présentes. Ces impôts, dit-il, sont une commission à l'impôt, ramené à 0/0 le taux de l'impôt sur le chiffre d'affaires que le Sénat avait porté à 1/2 0/0.

LE BUDGET DU MINISTÈRE DE L'HYGIÈNE EST VOTÉ

Un discours de M. Bonnevay

La Chambre a continué, hier, l'examen du budget des dépenses de 1920.

Le budget du ministère de l'Hygiène, de l'Assurance et de la Prévoyance sociales, ministère créé par M. Millerand — dit l'objet d'une discussion intéressante. M. Bonnevay, député du Rhône, qui présidait précisément la commission d'assurance et de prévoyance sociales, demanda, en effet, au gouvernement, des précisions sur sa politique au lendemain de la guerre.

Après avoir montré le salaire de l'ouvrier, augmenté en proportion du prix de la vie — qui a triplé depuis 1914 — et le traitement du fonctionnaire doublé, les bénéfices industriels et commerciaux, parfois décuplés, M. Bonnevay fit remarquer que, par contre, les bénéficiaires des diverses lois d'assistance : le vieillard, l'invalidité du travail, l'assisté obligatoire, la femme en couches, la famille nombreuse, ne recevaient rien de plus qu'en 1914. Il fit la même constatation pour l'ouvrier victime d'un accident du travail, qui ne touche qu'une pension basée sur son salaire d'avant-guerre.

Que dire des logements ? poursuivit-il. Dans trop de villes, le taudis règne. Les offices d'habitations à bon marché ne peuvent construire, parce que les maxima de valeur locative fixés par la loi sont inconciliables avec le coût actuel de la construction.

Sur toutes ces questions, le député du Rhône demanda au gouvernement de faire connaître ses projets.

L'Alsace-Lorraine vient de rentrer dans l'unité française, dit-il. La législation sociale est très supérieure à la nôtre. Comment ferez-vous l'unification ? Par la régression ou par la progress ?

M. Bonnevay indiqua, d'ailleurs, que les rapports de la commission d'assurance et de prévoyance sociales étaient prêts, et que celle-ci n'attendait plus, pour aboutir, que l'action du gouvernement.

Depuis cinq mois, conclut-il, nous avons donné notre confiance au gouvernement. Nous l'avons soutenu quand il s'est agi d'assurer l'ordre public. Mais, à côté de l'ordre public, il faut aussi assurer la paix sociale, dont les véritables ennemis ne sont pas les ouvriers, mais la souffrance et l'injustice. Pour les vaincre, vous, gouvernement, aidez-nous !

Le succès de M. Bonnevay fut très vif. Avec M. Mourier, rapporteur, le débat fut ramené à la question des crédits. Là, l'orateur exprima le regret que M. J.-L. Breton, le ministre de l'Hygiène et de la Prévoyance sociales, fut un peu considéré comme un pauvre diable par le gouvernement. Il montra, en tout cas, l'insuffisance du budget dont il dispose pour lutter contre la tuberculose, l'alcoolisme, les taudis, etc.

Les millions dépensés dans cette œuvre nécessaire, dit M. Mourier, vous les récupérez au centuple en capital humain.

La Chambre entendit encore M. Peyroux, M. Poussineau, qui appela l'attention du ministre sur la situation de la mutualité maternelle, œuvre admirable qui, pour les 15.000 mères qui ont assisté à Paris, a réduit à 4/0 l'infantile mortalité infantile. M. Paul Gay et M. Mouret. Puis M. J.-L. Breton, ministre de l'Hygiène et de la Prévoyance sociales, déclara que son ministère était un ministère nouveau-né qui réclamait au jour le jour à ses voisins les attributions qui lui incombent, et qu'il fallait lui faire confiance.

L'année prochaine, dit M. J.-L. Breton, nous ferons beaucoup mieux !

La Chambre vota ensuite les divers chapitres.

A signaler l'adoption d'un amendement par M. Maurice de Rothschild portant de 300.000 à 3 millions les crédits affectés aux dispensaires antituberculeux.

En fin de séance, on aborda l'examen du budget du sous-secrétariat de l'enseignement technique, budget dont la discussion continuera ce matin. — LÉOPOLD BLOND.

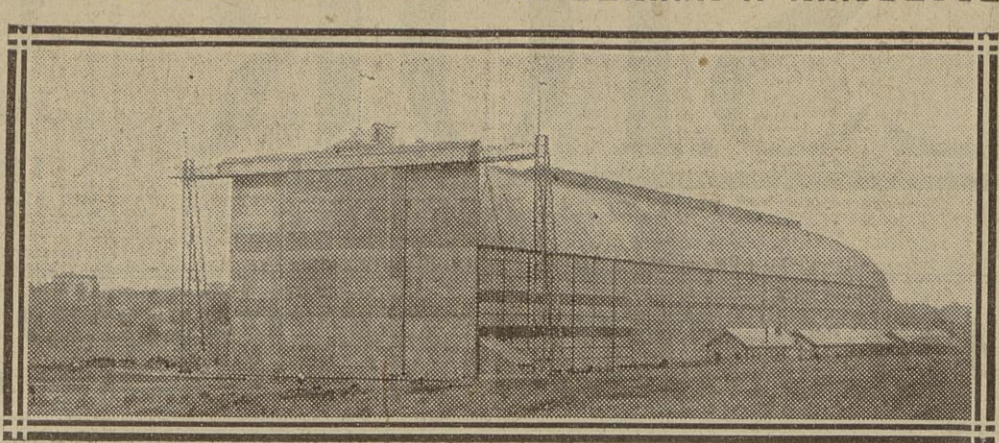
Le grand vizir a quitté la Turquie pour la France

CONSTANTINOPLE, 14 juin. — Le grand vizir s'est embarqué hier, à bord du *Gul-Djemal*, à destination de Toulon.

Suis heureuse... BONNE SITUATION procurée par ÉCOLE PIGIER

Rue de Rivoli, 53, PARIS
LEÇONS PAR CORRESPONDANCE
Brochure "SITUATIONS" envoyée gratuitement.
33.625 Emplois ont été offerts aux Elèves en 1919

UN ZEPPELIN DOIT ARRIVER DEMAIN A MAUBEUGE



LE HANGAR DE 222 METRES, QUI DOIT ABRITER LE « L-72 »
On attend depuis plusieurs jours, à Maubeuge, le zeppelin « L-72 », qui doit nous être livré par l'Allemagne. Il sera abrité sous un hangar, construit, en 1910, pour le semi-rigide « Dupuy-de-Lôme » et agrandi pendant l'occupation par les Allemands. Le « L-72 », qui est actuellement à Friedrichshafen, cube 70.000 mètres et peut enlever 75 tonnes. Il possède six nacelles. Ses six moteurs, chacun d'une force de 300 chevaux, lui permettent d'atteindre la vitesse de 130 kilomètres à l'heure. L'équipage qui doit l'amener se compose de treize sous-officiers et trois officiers, commandés par le capitaine français Duplessy de Grenedon.

UN BILAN PARTICULIÈREMENT SUGGESTIF

LES RÉPERCUSSIONS DES DERNIÈRES GRÈVES SUR LA VIE ÉCONOMIQUE DU PAYS

La production suspendue de nombreuses industries a fatalement déterminé une diminution sensible de la richesse publique, et la France s'est trouvée la dernière à bénéficier de la vague de baisse qui se manifestait sur tous les marchés du monde et jusqu'en Allemagne.

Maintenant que se sont apaisés les vifs mouvements, suscités par les grèves du mois dernier, il est hautement instructif d'étudier les répercussions immédiates et lointaines sur la vie économique du pays.

Dresser un bilan — même approximatif — des pertes matérielles entraînées par l'arrêt momentané des services publics apparaît une tâche impossible. Les salaires des journées de chômage représentent, pour les travailleurs de toutes catégories, un manque à gagner de plusieurs centaines de millions, sans compensation aucune. Les caisses syndicales ont été tour à tour obérées par les indemnités versées aux grévistes. Les conditions d'existence des chômeurs ont été rendues plus difficiles par les versements de cotisations exceptionnelles.

La production suspendue de nombreuses industries a fatalement déterminé une diminution sensible de la richesse publique. La vie chère a maintenu alors ses cours, dans la saison où ils fléchissent ordinairement. La France s'est trouvée la dernière des nations à bénéficier de la vague de baisse, qui se manifestait sur tous les marchés du monde, et jusqu'en Allemagne.

Abstraction faite de ces considérations d'ordre général, quelques chiffres, puisés aux statistiques des travaux publics, permettent d'établir les incidences des grèves récentes, sur le développement industriel et commercial, et sur le ravitaillement de la France.

Le gaz et l'électricité

A Paris, la grève du gaz, en dépit des mesures prises pour remplacer le personnel défaillant, n'a pas été sans causer de sérieuses perturbations dans les usines et ateliers, qui utilisent le gaz pour la force motrice.

La quantité de gaz normalement fabriquée, en mai, est de 1.050.000 mètres cubes par jour. La fabrication fut, pour chaque journée de grève, de 970.000, 959.000, 780.000, 899.000, 962.000 et 1.039.000 mètres cubes.

La pression de distribution, primitivement abaissée à 12 m/m, put être remontée, par la suite, à 15 m/m.

Le service de distribution fut assuré de façon presque normale pendant toute la durée de la grève, sauf les 15 et 16 mai, où la fabrication fut déficitaire de près de 20 0/0.

La gêne qui en résulta se fit plus particulièrement sentir dans les petits ménages qui font la cuisine au gaz, et qui, à l'heure des repas, ne disposèrent que d'un combustible d'une puissance calorifique insuffisante.

L'éclairage nocturne de la capitale ne fut diminué dans des proportions sensibles que pour un temps relativement court.

Paris souffrit moins de la grève des secteurs électriques, qui dura du 11 au 20 mai, à l'exception de la Compagnie Parisienne d'Électricité, où elle se termina le 13 mai.

Grâce à la main-d'œuvre bénévole des élèves du Centre et d'Arts et Métiers, les services d'électricité furent assurés normalement et les chemins de fer métropolitains purent fonctionner à service réduit.

Dans les chemins de fer

Les effets de la grève des cheminots se traduisirent par une diminution, parfois considérable, du nombre de wagons chargés pendant la grève, comparativement à la situation normale.

La semaine qui précéda la grève, il y eut 245.000 wagons de chargés. Il n'y eut que 131.000 pendant la première semaine de grève.

A partir du 13 mai, le nombre se releva légèrement. Il atteignit, du 1^{er} au 7 juin, 177.000, soit un déficit restant de 68.000 wagons, comparativement aux périodes de travail intensif de la fin du mois d'avril.

Il va sans dire que la diminution du trafic, particulièrement dans les transports de marchandises, causa de nombreux retards d'arrivages et des déperditions de denrées périssables, qui ne furent point étrangers au maintien des cours élevés.

Dans les ports

La grève des cheminots, coïncidant avec la grève des dockers, provoqua les plus graves perturbations dans le transit des ports maritimes. Les plus atteints furent Dunkerque, Calais, Le Havre, Cherbourg, Brest, Saint-Nazaire, Nantes, La Rochelle, La Pallice, Bayonne et Cette. Les évacuations subirent, dans ces ports, une diminution d'environ 50 0/0.

Dunkerque fut plus particulièrement touché par la grève, qui ne s'est terminée que ces jours derniers. Les déchargements et évacuations ont subi, dans ce port, une diminution d'environ 85 0/0.

Les effets de la grève furent peu sensibles à Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Rouen, Caen, Saint-Malo, Bordeaux et Marseille.

Dans ces différents ports, on n'a constaté de diminution de travail, dans les déchargements, que pendant les premières semaines de la grève. Les compagnies de chemin de fer purent mettre du matériel à la disposition de ces ports et le tonnage

évacué ne subit guère qu'une diminution d'environ 20 0/0.

Ajoutons que le travail, actuellement, a repris dans tous les ports avec le même nombre des dockers qu'avant la grève. Le travail dans le service du Nord et du Pas-de-Calais, qui est de 40 0/0 de la production totale, la perte en combustibles se chiffre donc ainsi :

8 jours à 65.000 tonnes... 520.000 tonnes
12 jours à 38.300 tonnes... 460.000 tonnes

Total 980.000 tonnes

Ce chiffre de 980.000 tonnes représente une perte sèche pour l'industrie française et pour la consommation domestique, étant donné qu'il n'a pu être compensé par aucun arrivage supplémentaire de charbons allemands ou anglais, l'Angleterre nous fournissant le maximum de charbon qu'elle peut nous donner. — M. P.

Un déficit de 980.000 tonnes de charbon

La grève des mines a duré vingt jours dans les bassins du Centre et du Midi et huit jours dans ceux du Pas-de-Calais et du Nord.

En temps normal, la production journalière pour l'ensemble des mines françaises est de 72.000 tonnes. En déduisant de ce chiffre la consommation propre des mines, il reste 65.000 tonnes environ de charbon disponible pour les besoins du pays.

Étant données ces chiffres et la production des bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais, qui est de 40 0/0 de la production totale, la perte en combustibles se chiffre donc ainsi :

8 jours à 65.000 tonnes... 520.000 tonnes
12 jours à 38.300 tonnes... 460.000 tonnes

Total 980.000 tonnes

Ce chiffre de 980.000 tonnes représente une perte sèche pour l'industrie française et pour la consommation domestique, étant donné qu'il n'a pu être compensé par aucun arrivage supplémentaire de charbons allemands ou anglais, l'Angleterre nous fournissant le maximum de charbon qu'elle peut nous donner. — M. P.

JUSQU'AU 30 JUIN, LES THÉÂTRES, CONCERTS ET CINÉMAS POURRONT FERMER A MINUIT

Par dérogation à l'ordonnance de police du 29 mai 1920 et jusqu'au 30 juin, pendant l'heure de fermeture des établissements de divertissements (théâtres, concerts, music-halls, cinémas, etc.), est fixé à minuit au lieu de 23 h. 30.

Le motif de cette mesure est la présence à Paris de nombreux étrangers venus pour le Grand Steeple-Chase d'Auteuil et le Grand-Prix de Paris.

L'ASSASSINAT D'ESSAD PACHA

L'autopsie du cadavre aura lieu aujourd'hui.

La dépouille mortelle d'Essad pacha a été transportée à la villa Saïd, 3, avenue du Bois, où le général avait, depuis deux mois, retenu un appartement. Elle est placée sur un lit de parade dressé dans le jardin d'hiver, au milieu des fleurs. Au chevet du défunt veillent, tour à tour, ses amis et son neveu, Djemil bey.

D'après l'examen sommaire auquel a procédé le docteur Paul, médecin légiste, la mort du général est due à la balle de calibre millimétrique qui l'atteignit dans la région du cœur ; une seconde balle avait pénétré sous l'omoplate droite et une troisième s'était perdue dans les vêtements.

M. Deiss, juge d'instruction, M. Scherding, procureur de la République ; M. Philippon et le docteur Paul se sont rendus, hier, villa Saïd, pour examiner le cadavre d'Essad pacha, en vue de l'autopsie.

Celle-ci sera pratiquée aujourd'hui, en présence de M. Deiss, à la villa Saïd.

Les obsèques n'auront vraisemblablement pas lieu à Paris. Elles seront célébrées en Turquie, où sera transporté le général Essad pacha.

Avni Rustan à la Santé

Sur mandat de dépôt du procureur de la République, Avni Rustan a été écroué, hier matin, à la prison de la Santé, où il avait été conduit dimanche soir, à 23 heures. Il y occupe la cellule n° 5, dans la septième division.

A son arrivée, Rustan a remercié les agents de la Santé qui l'avaient amené de leur correction à son égard. Puis, il a déclaré que le 13 juin, date anniversaire du mort d'Essad pacha, deviendrait un jour de fête nationale pour l'Albanie.

Ce que dit M. Tesca, ministre des Affaires étrangères d'Albanie

« J'ignore à quel mobile a pu obéir le meurtrier qui, depuis quelques jours, rôdait autour de l'hôtel. De même que tous les hommes qui occupent une haute situation dans le monde politique, Essad pacha avait des ennemis. Il s'en était fait d'implacables. Il n'est donc pas douteux qu'il ne soit tombé victime d'une vengeance politique. Mais les partisans de ce grand patriote étaient également très nombreux dans notre pays, et c'est pour eux un deuil profond que sa fin tragique. »

La question des îles d'Aland

STOCKHOLM, 14 juin. — Le gouvernement suédois a envoyé aux cinq grandes puissances une note demandant qu'un échange de vues ait lieu en ce qui concerne la question des îles d'Aland.

POUR LA VIE CHÈRE MOINS CHÈRE

LES STOCKS DE MARSEILLE

La Compagnie des docks, concessionnaire d'environ le tiers du port, a dans ses entrepôts 132.000 tonnes de marchandises ; elle n'en avait, avant la guerre, que 50.000. La capacité de ses entrepôts est de 150.000 tonnes.

Le chef du service d'exploitation de la rade nous déclare en outre qu'il y a 128.400 tonnes d'encombrement sur les quais et l'activité du port n'a pas eu à souffrir de la grève des dockers.

[DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL]

MARSEILLE, 14 juin. — Y a-t-il des stocks à Marseille ? C'est là une question entre toutes irritantes et qu'on ne peut poser sans voir aussitôt changer le visage de son interlocuteur. En étudiant à Marseille, nous ne pouvons que renouveler les réserves que nous faisons au début de notre enquête sur le Havre. Découvrir des stocks, on le peut au cours de l'investigation la plus rapide dans un port, et il suffit pour cela de se promener sur les quais et de consulter les statistiques officielles. Mais ce que ne peut faire un journaliste, un promeneur, c'est évaluer l'importance, la valeur de ces stocks, et conclure à l'opportunité ou à l'inopportunité de l'encombrement de marchandises en quelque endroit que ce soit.

Des stocks, il y en a partout, et les plus importants sont peut-être chez les particuliers. Si chaque ménagère conserve deux kilos de sucre, parmi ses provisions, calculez donc, nous dit-on, ce que cela peut faire pour la totalité des ménages de France ! Le plus petit épicière a fait en plus grand, pour toutes sortes de produits, ce qu'une « bonne » maîtresse de maison a fait en petit par mesure de précaution pour le savon, le sucre, le chocolat, le riz, etc. Le commerce de gros a songé à l'avenir de son négoce, le fabricant n'a pas été moins prévoyant, si bien que, par économie ou intérêt, il y a des stocks dans les placards, les caves, les hangars, sur les quais et dans les docks, sur les lieux de consommation et dans les endroits de petite ou de grande production.

En attendant la direction des docks, nous avons voulu rendre visite au commandant Ballelet, chef du service d'exploitation du port, qui pouvait mettre à notre disposition des renseignements plus généraux.

Ce que je voudrais dire, tout d'abord, c'est que nous n'avons pas eu à souffrir de la grève des dockers, grâce à l'emploi de la main-d'œuvre coloniale et chinoise, grâce au concours de la marine nationale. C'est même pendant cette période que nous avons atteint nos plus gros chiffres de tonnage pour les déchargements. Nous mettons à quai, en avril, avant la grève, 243.737 tonnes ; en mai, pendant la grève, le chiffre s'est élevé à 273.910 tonnes. Notre plus beau chiffre a été enregistré le 3 juin, avec 18.662 tonnes. Le vapeur *Trevin*, chargé de 7.424 tonnes de maïs en vrac, a commencé son débarquement à la septième section des docks, le 28 mai. Il avait terminé le 3 juin, ayant mis à terre une moyenne de 1.484 tonnes par jour, avec l'aide de quatre *poysins* et d'une grue. La plus forte journée a été de 2.235 tonnes, le tout mis en sac, pesé et paré à cent kilos. Du 21 au 27 mai, il a été débarqué 86.209 tonnes de marchandises générales, dont 41.100 tonnes de charbon et 7.060 tonnes de céréales. Les exportations se sont élevées à 29.750 tonnes dont 7.800 pour l'Afrique du Nord. On a chargé une moyenne de 424 wagons par jour. Du 28 mai au 3 juin, le tonnage débarqué passe à 93.850 tonnes dont 11.000 de charbon et 12.100 de céréales. Les exportations sont de 27.000 tonnes, 438 wagons, en moyenne, wagons de tonnages divers, ont été chargés chaque jour.

Quel est, malgré cet effort visible, votre tonnage actuel d'encombrement ?

— 128.400 tonnes, dont 48.100 sur les quais, 51.500 dans les hangars et le solde dans les entrepôts de stockage.

On ne compte pas dans l'encombrement ce que le commerçant met en entrepôt réel et ce qui devient, par conséquent, de l'emmagasinage.

Ce qu'il importe de signaler aussi c'est que Marseille est beaucoup plus un port industriel qu'un port de transit, et que le séjour sur quel des marchandises y est de ce fait moins important. Le résultat de son activité, c'est que les navires n'attendent pas et que, dans la dernière semaine, les 99 qui y sont entrés ont été placés. Pour qui connaît le coût des surestaries et leur répercussion immédiate sur le prix des marchandises, c'est un détail qui a son importance.

L'activité de Marseille

Marseille transitait, avant la guerre, plus de 8 millions de tonnes (Le Havre, 3.600.000). Il recevait au principal des blés, des laines, du lin de la Russie ; des peaux brutes de la Turquie ; des cotons d'Inde et de l'Égypte ; des laines encore du Cap, de l'Australie et de la Plata ; des thé de l'Inde et de la Chine ; des épices de la Malaisie ; des soies de la Chine et du Japon ; c'est dire qu'une partie de son trafic s'est déplacé pendant la guerre. Le blé de Russie, par exemple, a été remplacé par celui d'Amérique et, en 1916, sur 817.000 tonnes de céréales, 350.000 provenaient des États-Unis. Les grains oléagineux, qui étaient représentés par 600.000 tonnes avant la guerre, étaient tombés à 340.000 en 1917, par suite de torpillages nombreux en Méditerranée, alors que le tonnage total du port descendait aux environs de 5.900.000. Depuis l'armistice, grâce aux apports d'Algérie, de Tunisie, du Maroc, du Sénégal, d'Égypte, d'Italie, d'Orient, d'Amérique, etc., la situation tend à devenir rapidement ce qu'elle était, et le trafic est particulièrement intense depuis quelques mois. L'évacuation par toutes gares, en mars, était de 115.000 à 120.000 tonnes. En mai, à cause de la grève, elle n'opérait plus que 60.000.

M. Henri Brenier, directeur général des services de la Chambre de commerce, à qui nous devons ces chiffres, nous déclare qu'il n'y a pas trop d'encombrement à Marseille et que les transports par voie fluviale ont sensiblement augmenté. Pour les stocks, nous avons consulté M. Vincent, sous-directeur de la Compagnie des docks et entrepôts, qui est concessionnaire d'environ un tiers du port et qui dispose entre autres emplacements des bassins du Lazaret et d'Arène et d'une partie du bassin de la gare maritime, côté nord. Nous notons qu'il y a beaucoup moins d'importations que l'an dernier à pareille époque. En ce qui concerne les stocks, les entrepôts sont très encombrés. La matière la plus stockée est représentée par 29.000 tonnes de sucre. Cette substance, sommairement traitée aux colonies, attend les besoins des usines dont les moyens ont été ralentis par le manque de charbon et qui ne veulent

pas faire à l'Etat l'avance des droits de douane, qui sont très élevés.

Ne pourrait-on donner le chiffre global des marchandises qui sont actuellement dans vos magasins ?

Le voilà : 132.000 tonnes pour les grands entrepôts.

Combien y en avait-il avant la guerre ?

— 50.000 tonnes en moyenne.

Et quelle est la capacité des entrepôts ?

— 150.000 tonnes, d'après notre cahier des charges.

Vous êtes donc bien près d'avoir le maximum. La statistique indique-t-elle ce que vous avez comme marchandises au principal ?

— Les 29.000 tonnes de sucre que vous connaissez, auxquelles il faut ajouter les entrées en cours, soit 10.000 autres tonnes environ, 14.000 tonnes de café, 1.700 tonnes de légumes secs, ce qui est insignifiant, enfin le lait condensé, les conserves ; viandes, poissons, sardines, etc., etc.

À côté des 132.000 tonnes qui sont en magasin, n'en est-il pas d'autres à l'extérieur ?

— Nous avons sous les hangars 38.000 tonnes environ. C'est un chiffre normal.

La direction du port

En attendant la direction des docks, nous avons voulu rendre visite au commandant Ballelet, chef du service d'exploitation du port, qui pouvait mettre à notre disposition des renseignements plus généraux.

Ce que je voudrais dire, tout d'abord, c'est que nous n'avons pas eu à souffrir de la grève des dockers, grâce à l'emploi de la main-d'œuvre coloniale et chinoise, grâce au concours de la marine nationale. C'est même pendant cette période que nous avons atteint nos plus gros chiffres de tonnage pour les déchargements. Nous mettons à quai, en avril, avant la grève, 243.737 tonnes ; en mai, pendant la grève, le chiffre s'est élevé à 273.910 tonnes. Notre plus beau chiffre a été enregistré le 3 juin, avec 18.662 tonnes. Le vapeur *Trevin*, chargé de 7.424 tonnes de maïs en vrac, a commencé son débarquement à la septième section des docks, le 28 mai. Il avait terminé le 3 juin, ayant mis à terre une moyenne de 1.484 tonnes par jour, avec l'aide de quatre *poysins* et d'une grue. La plus forte journée a été de 2.235 tonnes, le tout mis en sac, pesé et paré à cent kilos. Du 21 au 27 mai, il a été débarqué 86.209 tonnes de marchandises générales, dont 41.100 tonnes de charbon et 7.060 tonnes de céréales. Les exportations se sont élevées à 29.750 tonnes dont 7.800 pour l'Afrique du Nord. On a chargé une moyenne de 424 wagons par jour. Du 28 mai au 3 juin, le tonnage débarqué passe à 93.850 tonnes dont 11.000 de charbon et 12.100 de céréales. Les exportations sont de 27.000 tonnes, 438 wagons, en moyenne, wagons de tonnages divers, ont été chargés chaque jour.

Quel est, malgré cet effort visible, votre tonnage actuel d'encombrement ?

— 128.400 tonnes, dont 48.100 sur les quais, 51.500 dans les hangars et le solde dans les entrepôts de stockage.

On ne compte pas dans l'encombrement ce que le commerçant met en entrepôt réel et ce qui devient, par conséquent, de l'emmagasinage.

Ce qu'il importe de signaler aussi c'est que Marseille est beaucoup plus un port industriel qu'un port de transit, et que le séjour sur quel des marchandises y est de ce fait moins important. Le résultat de son activité, c'est que les navires n'attendent pas et que, dans la dernière semaine, les 99 qui y sont entrés ont été placés. Pour qui connaît le coût des surestaries et leur répercussion immédiate sur le prix des marchandises, c'est un détail qui a son importance.

Roger VALBELLE.

DES AMÉRICAINS ARRIVENT EN FRANCE A BORD DE « LA SAVOIE »



EN HAUT : LE DEBARQUEMENT DE L'UNIQUE FAMILLE DE MILLIARDAIRES. — EN BAS : LA VISITE DES BAGAGES A LA DOUANE.

Depuis quelques semaines, les transatlantiques de la ligne Le Havre-New-York amènent en France d'importants contingents d'Américains. Le dernier arrivé, « La Savoie », avait à bord plusieurs centaines de touristes d'outre-Atlantique. Pourtant il ne s'agit là que de faibles avant-gardes, cinq paquebots ayant quitté hier New-York, avec 6.000 passagers qui seront en Europe dans quelques jours. (Phot. Excelsior.)

HOTES NOUVEAUX

L'ARRIVÉE EN FRANCE DES PREMIERS TOURISTES VENUS DES ÉTATS-UNIS

La Savoie a débarqué, dimanche, 861 passagers, dont 230 de première classe, parmi lesquels des personnalités en vue de New-York.

Il y a des gens d'affaires qui veulent acheter ou vendre. Il y a des parents en deuil qui vont prier sur les tombes des soldats des États-Unis. Il y a aussi de simples curieux, dont le nombre ne cessera de s'accroître.

Les premiers contingents de touristes américains arrivent en France. Le paquebot français *La Savoie*, arrivé dimanche, à 11 heures du soir, au Havre, a débarqué 861 passagers, dont 230 de première classe, parmi lesquels se trouvaient M. Forbes, l'industriel bien connu ; Mr et Mrs Park, milliardaires notoires, et leurs filles, miss E. et S. Park ; miss E. Thacker, fille du comte général des États-Unis à Paris ; Mrs Marshall Mac Lean, Mrs Graham Miles, le docteur Roussy, Mrs Cass, Mr et Mrs Tony Bolich et nombre de personnalités en vue de la société de New-York.

