le cnam le Cnum

Conditions d’utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1. Le Conservatoire numérique communément appelé le Cnum constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par Eclydre.
2. Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d’œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam. Leur réutilisation s’inscrit dans le cadre de la loi nº 78-753 du 17 juillet 1978 :
    - la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue (Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - https://cnum.cnam.fr)
    - la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l’objet d’une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.
3. Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :
    - les reproductions de documents protégés par le droit d’auteur, uniquement consultables dans l’enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l’autorisation préalable du titulaire des droits.
4. Pour obtenir la reproduction numérique d’un document du Cnum en haute définition, contacter cnum(at)cnam.fr
5. L’utilisateur s’engage à respecter les présentes conditions d’utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d’une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.
6. Les présentes conditions d’utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Auteur(s)	Monzie, Anatole de (homme politique ; 1876-1947)
Titre	Conférence
Adresse	[s.l.] : [l'auteur], 1941
Collation	1 vol. (41 f. multigr.) ; 28 cm
Nombre de vues	86
Cote	CNAM-BIB Br 13582
Sujet(s)	Carburants de remplacement Gazogènes
Thématique(s)	Histoire du Cnam Matériaux
Typologie	Ouvrage
Langue	Français
Date de mise en ligne	29/10/2026
Date de génération du PDF	29/10/2026
Recherche plein texte	Disponible
Notice complète	https://www.sudoc.fr/126915261
Permalien	https://cnum.cnam.fr/redir?BR13582

Bn. 13582

CONFERENCE de M. de M O N Z I E.

20 Novembre 1941.

-:-

ANNE LEYRAUD
STÉPHANE-CHRISTE
Littérature
42
Maine PARIS
DES ARTS-ET-MÉTIERS
Bibliothèque

Bn. 13582

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS

Conférence de M. de MONZIE.

20 Novembre 1941.

-:-

Messieurs,

Je vous demande la permission de m'expliquer sur le titre de cette Conférence. J'ai vu avec un peu de surprise l'annonce d'une conférence sur les transports de remplacement et j'ai tout de suite compris qu'il s'agissait d'une intervention autoritaire du Directeur du Conservatoire, mon ami monsieur Louis X.....qui a pris l'habitude depuis quelques 15 ans d'exercer sur son ancien Patron cette influence par laquelle les disciples se qualifient. En réalité je crois bien que j'avais choisi un autre titre, je crois bien que j'avais parlé des carburants de remplacement, mais peu importe, je vais tout de suite indiquer l'esprit de cette conférence, ou plus exactement de cette causerie.

Dans la présentation première, vous pourriez croire qu'il s'agit d'une improvisation scientifique d'un profane, et que j'ai l'ambition d'ajouter une neuvième conférence à cette admirable série qui s'est déroulée pendant plusieurs semaines au cours de laquelle vous avez écouté Berthelot, Lefranc, Pignon, Juin, X...X... et notre cher Max Serruys. Non, ce n'est point dans la suite scientifique de ces belles

CONSERVATOIRE NAT. DES ARTS ET METIERS Bibliothèque

№ 13285

conférences que je vais parler et que je désirais parler. En réalité, je veux d'abord justifier l'idée qui a présidé au Conseil d'Administration, à l'organisation de ces conférences. Je suis depuis 7 ans Président du Conseil d'Administration du Conservatoire des Arts et Métiers, je dirai volontiers, sans faire tort à la Maison de Gaston Meynier que je suis président dans la suite de Paul Painlev à qui j'avais promis, à la veille de sa mort, d'assurer sa succession, et depuis 7 ans je m'efforce de remplacer son génie par mon assiduité.

Ce Conseil d'Administration, il est l'expression de plus en plus fidèle de ce qu'a été l'idéal du Conservatoire des Arts et Métiers. Je ne crois pas pour mon compte aux corporations improvisées, je ne crois pas davantage aux grandes maisons qui sortent d'une fantaisie de l'esprit. Le Conservatoire des Arts et Métiers a été dans le principe, non pas simplement comme on l'a dit, comme nous l'avons répété souvent d'une Université populaire, la grande université technique, ça a été quelque chose de plus ça a été un institut de liaison entre la science et l'industrie, cela devait être ça, et il est admirable que dans la suite nous ayons envié l'imagination de Guillaume d'Humboldt et que nous ayons en quelque sorte souhaité de produire, dans nos institutions françaises, cette grande

Br 13582

Bib CNAM

initiative allemande. Mais dans le principe c'était cela que devait être le Conservatoire des Arts et Métiers, et c'est parce que le principe ne s'est pas traduit dans la réalité que nous avons assisté - non anciens ont assisté- à cette tentative Liard-Painlevé qui avait pour but et qui n'a pas eu pour effet d'allier la science et la pratique, la technique savante et la technique pratique dans nos Universités. Vous savez les déconvenues que cette belle idée a rencontrées dans la durée de ce demi siècle.

Il y a eu une Maison qui a été fondée tout à la fois pour puiser le savoir dans ces cerveaux neufs du peuple, et pour établir la liaison entre ceux qui cherchent et ceux qui ont besoin de ces recherches et de ces découvertes, c'est le Conservatoire des Arts et Métiers. Et c'est dans cet esprit qu'il y a quelques mois j'ai proposé au Conseil d'Administration du Conservatoire d'organiser cette série de conférences sur les carburants de remplacement, et puis Roger s'est dit: carburants de remplacement...mon bon Maître oublie qu'il ne connait rien à la science des carburants, mais comme il a occupé pendant 21 mois le Ministère des Transports, c'est aux transports qu'il pense, et je m'en vais corriger son titre, et au fond peut-être a-t-il bien fait puisqu'il me donne plus de liberté de pensée peut-être dans l'examen auquel je veux procèder, car mon Dieu quand on a occupé pendant un certain

Br 13582

BIB CNAM

temps les fonctions ministérielles, il y a diverses attitudes à prendre. La plus familière, la plus accoutumée c'est de traduire en amertume le regret que l'on a de ne plus occuper une fonction. Il y en a une autre qui consiste à considérer que c'est un échelon dans les avancements du passé, et puis il y en a une troisième, peut-être un peu singulière, peut-être paradoxale, mais toute naturelle quand il s'agit de cette grande Maison du Boulevard St-Germain dont je n'aurai jamais suffisamment l'occasion de dire quelle grande Maison elle a été et quelle grande Maison elle reste, c'est de continuer à penser aux problèmes qui ont été posés, auxquels momentanément on a pu attacher son effort et en rechercher dans la suite des temps la réalisation, en se gardant bien entendu d'avoir à l'égard des successeurs cette prévention défavorable qui a été pendant longtemps l'attitude de ceux qui s'en allaient sans savoir s'en aller.

Moi j'ai été dans une condition bien particulière et très favorable puisque la Révolution Nationale avait eu pour conséquence de me donner comme successeur un collaborateur de la veille, je n'ai donc eu aucune peine à envisager le développement des choses dans un esprit, je ne dirai pas de bienveillance, ce n'est pas suffisant, mais d'absolue justice.

Br 13582

Bib CNAM

Or il se trouve que dans ma pensée personnelle, et dans ce que je crois être l'évidence, il n'y a pas de problème plus grave à l'heure présente que le problème des transports. S'il y a une hiérarchie dans les soucis de ce pays, il faut que le problème des transports figure au premier plan des préoccupations. Evidemment nos conversations - je ne parle pas des conversations générales et d'élite- sont consacrées pour une large part au problème du ravitaillement; je ne crois pas me tromper xx'en affirmant qu'une évaluation sincère, sérieuse et précise des possibilités des ressources françaises démontrerait que nous avons presque tout sur notre sol de ce qui est nécessaire à assurer le ravitaillement de nos populations, à la condition bien entendu que privés des échanges avec l'extérieur, nous ne soyions pas privés du bénéfice des échanges intérieurs. Vous entendez, j'écarte par là les problèmes du passé, les questions de production nationale, de restriction des importations, là-dessus nous avons tous la même idée, l'importation c'est toujours la formule procédée d'une économie paresseuse, mais la question ne se pose pas, pas d'importation, il s'agit simplement de l'organisation de nos transports intérieurs, eh bien il est permis de considérer que le danger le plus grave qui pourrait se produire dans les mois d'hiver ou même dans les mois prochains en débordant l'hiver, ce seraient certaines difficultés de ravitaillement allant jusqu'à des

Br 13582

Bib. CNAM

commencements de famine par carence des transports, avec cette particularité que tel produit serait en abondance dans certaines parties de la France pendant que ce serait impossible d'assurer le bénéfice de c tte production à une autre partie de la France. Les pommes de terre pourriraient sur un coin de la France pendant qu'elles manqueraient dans une région pas très éloignée.

Voilà le problème des transports dans son aspect rudimentaire, mais solennel. Et ce sont des problèmes actuels, problèmes actuels dont l'examen commande de ma part quatre observations préalables.

Et d'abord en ce qui concerne l'organisation générale de ce pays, eu égard aux transports.

J'ai vu avec un très vif regret qu'on avait opéré dans l'organisation du Ministère des Travaux Publics une espèce de ventilation, qu'on avait une fois de plus - car ce n'est pas la première fois- détaché certains services traditionnellement rattachés aux Travaux-Publics, à d'autres départements ministériels, et je vise, vous l'entendez bien, le service des carburants, l'électricité et les mines. Pour les mines, je ne conçois pas comment les ingénieurs appartenant à des familles spirituelles, à la même famille spirituelle, ont pu être séparés les uns des autres, et quel profit il peut y avoir à ce détachement; pour les carburants et pour l'électricité je vois des inconvénients plus graves

Br 13582

CNAM

encore puisque, et c'est la deuxième observation que je veux faire, par le seul fait que l'on détaille les services dont la collaboration est indispensable au bien public, et que l'on disperse, non pas même sous des autorités différentes mais dans des immeubles différents, on crée un accroissement formidable de la paperasserie française.

Mais laissons de côté cette critique, si vous le voulez bien, et allons plus avant. Notre défaut, dans cette période qui a conduit à notre désastre, a été l'abus de l'esprit d'analyse et s'il m'arrive encore quelquefois de marquer en contrariant certains amis une véritable haine de Marcel Proust, c'est parce que la figuration, l'idée force de cet auteur a été l'excès de ce défaut d'analyse. Esprit d'analyse surexcité, multiplié dans un moment où incontestablement la défense de notre pays (je dis la défense de notre pays) exige un développement de la synthèse. Et voici ma deuxième critique, qui se confond d'ailleurs avec la première, et j'en viens à une observations beaucoup plus grave qui va dominer la suite de cet entretien: nous sommes des gens extraordinairement peu préssés. Cet espèce de calcul qui fait que nous préférons une vaine perfection à une utile promptitude aboutit à des résultats de plus en plus lamentable pour l'économie etla vie de ce pays, mais enfin je prends un domaine où ce reproche n'est pas valable, je

Br 13582

Bib. CNAM

prends un domaine où il nous est permis de marquer la différence entre l'Allemagne victorieuse et la France tristement défaite. Voilà le domaine de l'équipement électrique où nous avons cru avoir fait assez lorsqu'au mois de Juin 1938 mon prédécesseur, monsieur Frossard mettant d'accord, ce qui était méritoire, les représentants de l'énergie électrique, avait un programme qui a paru énorme à cette époque, eu égard aux lenteurs et aux incertitudes antérieures, je prends deux termes de comparaison, notre production électrique avec ses 20 milliards de kwatt et ses 50 % de production thermique, voilà l'aboutissement d'un effort qui fut au moins dans les derniers mois, considérable. Regardons par contre la production allemande: 61 milliards en 1937, 67 milliards en 1938, 73.700.000.000 en 1939, 81 milliards en 1940, étant bien entendu que tout l'équipement hydro-électrique de l'Autriche est à prévoir, c'est-à-dire une augmentation de quelques 10 à 15 milliards dans les années prochaines. Voilà le plan.

Et quand on peut produire ces chiffres qui sont le résultat d'une toute récente vérification faite par une délégation d'électriciens qui a fait un voyage d'études en Allemagne et en Autriche, on est obligé d'ajouter un autre détail, c'est que les questions de prix n'ont pas

Br 13582

Bib. CNAM

joué et ne jouent pas; l'électricité coutent deux fois plus cher en Allemagne et malgré cela le problème ne se pose pas pour les Allemands de savoir comment ils placeront au sortir de la guerre cette surproduction de force hydraulique. Ils ne se posent pas ce problème que nous nous sommes incessamment posé, et ici il me revient une phrase de Sismondi qui m'a bien des fois hanté, Sismondi disait: ils craignent l'abondance, et c'est la disette qui les guette. Nous sommes toujours inquiets de savoir ce que nous ferons de nos approvisionnements. Le français individuellement es prévoyant, collectivement en tant que citoyen il est imprévoyant, il est systématiquement imprévoyant et se refuse à apercevoir les grands plans de l'avenir.

Je dois tout de même faire une petite exception, sans que dans le rappel de ce souvenir vous puissiez apercevoir une manière d'orgueil ès qualité, puisque je vais parler de nos approvisionnements en essence au mois de Septembre 1939 Oui, c'est entendu, avec cette rapidité de jugement qu'a le Français, tout était bien en Juillet 1939, et puis la défaite, et alors rétrospectivement tout était mal, on n'avait pensé à rien...Si,si, dans beaucoup de compartiments les approvisionnements étaient faits , analytiquement on avait prévu bien des choses, on avait pensé au détail de beaucoup de choses. C'est dans l'ensemble peut-

Br 13582

Bib CNAM

être, dans la pensée générale sans doute qu'il n'y avait pas de préparation suffisante, mais enfin je veux rendre ici à un homme qui n'a pas le goût de la popularité une louange qui ne lui a pas été adressée; j'ai trouvé installé Boulevard Montparnasse, en liaison avec le Boulevard St-Germain, un homme qui depuis 20 ans assumait la charge de donner à la France qui n'en avait pas très envie, une politique des carburants. Louis Pineau, Intendant-Militaire, a été au sortir de la précédente guerre dans ce poste, puis les ministres différents lui ont dit: débrouillez-vous...et pour se débrouiller il a fait des textes de loi, il les a fait contresigner, il les a fait débrouiller, il les a défendus et a même créé à la faveur de cette législation dont il était plus que l'inspirateur, tout un système français du raffinage des pétroles. Il a vraiment été dans toute cette période le mainteneur d'une idée, d'une idée économique, d'une idée d'économie. On pouvait penser qu'il n'y avait pas lieu d'organiser les raffinages en France, qu'il valait mieux importer du pétrole raffiné, on pouvait avoir une doctrine contraire, enfin on a adopté la doctrine de Louis Pineau et on a fait la loi de 1928. Et à la faveur de cette loi de 1928 il y a eu une industrie du pétrole, du raffinage de pétrole et de l'importation des pétroles dont le détail serait un peu long à exposer et un peu étranger au sujet que je me propose dans cette

Br 13582

Bib CNAM

conférence, mais il n'est pas indifférent de constater que ce bureaucrate un peu hargneux qui n'a trouvé en récompense de son long labeur, de ses bons services et de son mauvais caractère que l'injustice et l'ingratitude qui accompagne les grands mouvements de Révolution Nationale ou sociale, cet homme là à travers 20 ans, savez vous quelle est sa plus grande louange? Il a échappé à toutes les suspiscions, son honneur était tel, le zèle qu'il mettait au service du pays était tel qu'on a tout dit contre Louis Pineau, sauf qu'il n'était pas le plus pauvre des fonctionnaires; eh bien Messieurs, je vous demande la permission, avant de laisser éclater vos applaudissements, de rendre un hommage à cet homme. (Applaudissements) Voyez-vous, le meilleur hommage c'est que quand la guerre a éclaté, notre réserve en essence était telle que je pouvais dire quelques mois après, au mois de Février 1940, que nous avons encore 1100.000 tonnes qui ne doivent rien à personne, bien abritées, et on peut faire la guerre (d'autant plus que nous ne connaissions pas les besoins de l'Etat-Major)

Hélas! ces réserves n'ont pas été consacrées à l'armée française ,mais ceci est un chapitre qui ne me concerne pas. Dans le cadre de nos devoirs, nous avions approvisionné la France en quantité et en qualité; je dis

Br 13582

Bib CNAM

en qualité, puisqu'un de nos soucis avait été de fournir à l'aviation française du 100 octanes qui a été recherché en vain par l'aviation allemande. C'est une triste satisfaction à se donner, mais enfin c'était une des rares supériorités que nous avions; à ce sujet le décret du Ier Avril 1939 qui n'était pas un ordre donné aux raffineurs français, avait tout de même négocié petit à petit et s'adaptait aux possibilités de l'industrie française, et je puis dire que toutes les promesses inscrites dans ce texte ont été tenues.

Cependant Messieurs, jamais nous ne nous sommes faits illusion, jamais nous n'avons pensé qu'il fallait vivre dans cet optimisme de l'importation; entre nous nous avions besoin des fournitures américaines et je puis dire ceci: dans le moment présent nous aurions pu ajouter aux fournitures américaines des fournitures mexicaines. Le Mexique se montrait très pressant pour faire accepter ses offres par la France. Nous avons dit: non, nous avons engagé notre parole avec nos fournisseurs américains, et quel que soit notre sentiment sur la politique que les trusts américains pratiquent à l'égard du Gouvernement expropriateur du Mexique, nous tiendrons. Nous avons tenu bon, publiquement même devant le Tribunal du Havre et la Cour de Rouen; la position du Gouvernement français a été celle du Gouvernement de Washington.

Br 13582

Bib. CNAM

Nous avons tenu. Mais enfin, malgré tout, notre pensée du temps de paix qui était la même pour l'éventualité de guerre, était que nous ne pouvions pas laisser notre pays à la merci des approvisionnements en pétroles étrangers, en fournitures étrangères, et mon Dieu en dépit des espérances que nous pouvions trouver à Saint-Marcel ou dans les confins algéro-marocains nous ne pouvions pas faire état de quantités suffisantes, nous avons très longtemps envisagé la nécessité de pratiquer vraiment effectivement et non pas verbalement une politique de remplacement de carburants de remplacement, et c'est cet historique rapide que je veux faire, en confrontant les efforts d'hier avec les réalités d'aujourd'hui. Autrement dit mon souci c'est de faire le point, et vous voyez je rejoins maintenant mon préambule. Nous avons parlé des plus autorisés, j'ai énuméré ceux qui se sont faits entendre de nos savants et je peux parler de celui qui est absent, je peux parler de Lefranc puisque c'est un homme qui chaque semaine est plébiscité par 18 ou 1900étudiants . Ce plébiscite vaut pour les promotions scientifiques.

Voilà les hommes, je prends parmi les 8 qui ont apporté des résultats à un effort collectif qui se continue depuis des années dans cette Maison. Et en regard de cet effort collectif, je vois où en sont les réalisations administratives ou industrielles.

Depuis longtemps, c'est un thème que je dirai

Br 13582

Bib CNAM

volontiers académique que la politique des carburants nationaux. Combien de Congrès, combien d'assemblées agricoles, combien de banquets ont entendu retentir l'hymne aux carburants nationaux. C'était une forme du patriotisme oratoire, mais il y avait en même temps d'intéressantes recherches qui étaient poursuivies, et notamment un effort fait pour utiliser le procédé qui avait donné lieu, je puis le dire, à une intéressante initiative du Ministère de la Guerre, ou plus exactement du Service des Poudres. On avait commencé à installer une usine à Sisteron; c'est à tort que l'on a reproché à Charles Baron d'avoir choisi pour installer cette usine le département qui a ses préférences naturelles. En réalité le Service des Poudres avait choisi Sisteron pour un ensemble de raisons d'ordre technique, d'ordre industrielle et on avait commencé cette construction, avec ce soin, avec cette tranquilité, cette lenteur qui paraît-il est le suprême de la sagesse qui caractérise ou qui caractérisait les oeuvres du Ministère de la Guerre et du Service des Poudres à cette époque.

Enfin en 1938-1939 dans l'atmosphère de la Rue de Saint-Dominique, car pour être clair nous daterons tout de Munich, ce n'est pas parce que je parlerai de gazogènes que je ne dirai pas la même chose. A partir de ce moment-là les questions se posent en ce qui concerne l'utilisa-

Br 13582

Bib CNAM

tion accélérée des carburants de remplacement, elles se posent pour le charbon de bois, pour l'équipement en gazogènes de ce pays. Je me rappelle la situation de 1938, les chiffres sont faciles. Prenons les chiffres grosso modo, il y a toujours un moyen mnémotechnique, c'est de se souvenir que nous avions autant de camions que de wagons, environ 500.000. Eh bien sur 500.000 camions nous en avions 5.000 équipés au gazogène, tous les discours et les hymnes au gazogène, 5;000!....

Que faire pour donner une prime à l'industrie du gazogène, à cette toute petite industrie du gazogène qui était tâtonnante, que faire pour lui donner l'élan nécessaire? Je dois à la vérité de dire que mon premier soin a été de rechercher ce qui existait, et de rechercher s'il existait une corporation des constructeurs de gazogène J'ai reçu la visite de gens parfaits, une délégation d'industriels vraiment bien élevés, aussi bien élevés que les membres de l'Institut, mais aux usages aussi prudents et j'ai dit: j'ai peur que ça n'aille pas très vite. Qu'est-ce qu'on peut bien faire et quel est le plus ancien, quel est le doyen, l'homme qui a risqué dans cette entreprise?...On me dit: c'est Goiboulin...Je le fais venir et je trouve vraiment l'ouvrier devenu patron, avec la passion timide qui caractérise les créateurs d'indus-

Br 13582

BIB CNAM

trie, un homme admirable mais qui n'avait pas l'élan nécessaire et à qui j'essaie de donner un petit peu d'élan, un peu d'enthousiasme pour sa propre réussite. Je dois à la vérité de dire qu'immédiatement ce fut une levée de boucliers: mais qu'a donc le Ministère des Travaux-Publics à s'intéresser à cette entreprise particulière (car il y en avait une autre), et tout de suite l'inquiétude: comment?...mais pourquoi?...Est-ce qu'il a là des intérêts particuliers qui sont arrivés à établir un préjugé favorable en faveur de monsieur Goiboulin ou d'autres?

Grâce à un collaborateur dont je ne salue pas la présence, mais dont je salue le souvenir, Gallienne, j'ai pu me faire pardonner mon initiative et j'ai obtenu d'avoir dans mon cabinet cet homme extraordinaire qui représente un très beau passé français, Louis Renault, et j'ai dit à M. Louis Renault: voyons...expliquons-nous... la France a besoin d'utiliser son bois et nous nous avons besoin de carburants de remplacement, je me trouve en présence de divers objections dont la plus forte me vient de vous et des constructeurs automobiles. Cela vous dérange de changer vos méthodes de construction, si dans vos rangs il y en a un ou deux, X...et Berliet qui acceptent de courir le risque de cette novation industrielle la grosse majorité d'entre vous sont rebelles,

Br 13582

BU CNAM

pour cette simple raison que je traduis en termes vulgaires, parce que cela les dérange....Alors nous causons et on fait un espèce de pacte et on fixe une quantité qu'acceptera la corporation des constructeurs d'automobiles: 50.000, après quoi il faudra tout de même voir...Et c'est sur cette conversation, cet accord singulier que s'est engagé l'effort que je vais essayer de décrire.

Voilà la première objection. Mais il y a la seconde qui est plus forte, elle appartient à la même origine psychologique, pourquoi changer? Eh bien oui...nous allons traverser une période pendant la guerre où on n'aura pas d'essence, mais on aura de l'essence après...Pourquoi interrompre nos courants commerciaux? Les interrompre maintenant oui, puisqu'on ne peut pas faire autrement, mais pourquoi installer des fabrications toutes nouvelles qui donneront des déconvenues et alors que la guerre finisse, nous rentrerons dans nos pantoufles et dans notre essence et nos carburants. Seconde objection de la routine...

Et puis, troisième objection, celle-là n'est plus empruntée à la routine mais elle est empruntée à la défense forestière. Je ne connais rien de plus curieux que cette défense de la forêt par les gens des Eaux-et-Forêts... Alors là je rends hommage bien entendu aux sentiments qui animent la conservation des Eaux et Forêts. Le titre même

Br 13582

BIB. CNAM

les y oblige...ils sont conservateurs sinon des Eaux, du moins des Forêts, et prendre du bois pour l'utiliser, soit dans les forêts domaniales soit dans les forêts privées c'est presque un attentat administratif. Et j'ai eu beau prendre à mes côtés des hommes compétents, je me suis outillé en hommes compétents du mieux que j'ai pu, j'ai pris ce qu'il y avait de mieux, Fanon que voici, professeur à l'Ecole Centrale à qui je ne dirai jamais assez ma reconnaissance pour le courage dont il a fait preuve à mes côtés, car il y a un courage civique de tous les jours...Monsieur Colomb qui est le plus brave homme de la terre, qui est un excellent français qui était Directeur général des Eaux et Forêts détestait monsieur Chagnon et détestait monsieur Demond président d'une grande corporation des bois qui m'assistait, parce qu'il m'assistait et parce qu'il menaçait la forêt française. Et vraiment je suis convaincu qu'il y avait de la sainteté dans la résistance de monsieur Colomb et des Conservateurs des Eaux et Forêts, et j'ajoute immédiatement à leur décharge un argument historique auquel ils n'ont pas pensé, c'est que bien longtemps avant monsieur Colomb il y avait un grand homme, un des plus grands hommes qui ait administré la France et qui avait sur la forêt française la même vue tremblante. C'était Colbert. Colbert disait: il faut craindre que la France ne périsse faute de bois...

Br 13582

Bib CNAM

Alors vous voyez, je fais large la part de l'indulgence qui est due à cette résistance, mais tout de même elle va nou nous couter assez cher cette résistance, comme vous allez le voir, car dans le temps où nous allons faire effort pour primer le gazogène, l'équipement au gazogène, pour intéresser les Français à l'utilisation du bois et du charbon de bois, eh bien nous allons voir l'opération défensive admirable, c'est l'Administration française quand elle ne veut pas et qu'elle veut avoir l'air de vouloir...Là non vraiment elle est prodigieuse...vraiment admirable.

Comment faire pour donner une prime à l'utilisation des gazogènes? Les procédés, je vais les énumérer. Je ne parle pas de ce qu'on disait quand on disait: de Monzie a été bon pour les gazogènes, il avait une voiture au gazogène...Oui, mais enfin c'était la moindre partie de mon activité, j'avais hérité d'une voiture au bois qui parfois ne me faisait pas tout-à-fait honneur parce qu'elle n'était pas tout-à-fait au point, et qui datait d'une période où André Lyautey sous-secrétaire d'Etat à l'Agriculture, puis Queille ont voulu conquérir l'opinion française en commençant par l'autorité ministérielle.

Enfin le problème se posait en d'autres termes à ce moment-là, en 1938-1939, le problème du chemin de fer, le problème de l'équilibre du budget, l'équilibre budgétaire

Br 13582

BIB CNAM

de la Société Nationale des Chemins de Fer. Il fautque l'on donne au français moyen qui aime bien l'équilibre budgétaire la satisfaction d'avoir un budget en équilibre. Je ne dis pas que pour moi ça a une grande importance, mais pour le Français en général, il y tient et le déficit des Chemins de Fer faisait beaucoup de tort aux députés et aux sénateurs et quand on arrivait au Sénat/-on disait- summum de la réflexion française ou de la prudence française, on disait: il y a ce déficit qui s'aggrave...ce déficit de la S.N.C.F. et alors politique nécessaire de coordination pour que ne s'établisse pas une concurrence sans profit pour les transporteurs et dommageable pour les contribuables.

J'ai été, comme je le rappelais tout-à-l'heure, puissamment aidé dans cette entreprise par Jean Berthelot, aujourd'hui Secrétaire d'Etat des Communications et parfois dans certaines rigueurs que font apparaître les décrets sur la coordination on a cru que déja sous ~~Napoléon~~ Bonaparte perçait Napoléon....

Ce n'était pas tout-à-fait exact en ce sens que nous étions parfaitement d'accord sur toute chose, et ma pensée était qu'en effet il y avait lieu d'établir un plan de répartition des transports et qu'il fallait qu'autant que possible pour la grande distance la camion ne concurrençât pas le rail, le camion n'étant pas fait pour transporter de Toulouse à Paris ou de Brest à Paris des marchandises pour lesquelles il y a tout naturellement la voie ferrée. Mais

Br 13 582

Bib CNAM

Mais étant bien entendu que ce n'était pas dans ma pensée un moyen de brimer certaines formes de transport.

Et c' est de là qu'est parti le décret du 19 Septembre 1939 qui n'est pas un commencement, mais un aboutissement et qui donne au gazogène une prime singulière, dont ~~videmment~~ évidemment elle était que les savants ne puissent pas en apprécier l'importance, mais qui devait être appréciée par les transporteurs, puisque pour les transporteurs leurs désirs c'étaient la liberté des transports à longue distance.

Obligés que nous étions de supprimer cette liberté ou de la restreindre singulièrement, on disait aux transporteurs: mettez votre camion au gazogène, vous aurez une autorisation qui sera refusée à ceux qui continueront à user de l'essence. Non seulement vous aurez des dégrèvements fiscaux qui sont prévus dans le code de la coordination, mais vous aurez en outre la liberté des transports profitables, puisqu'au dire des transporteurs seuls les transports à grande distance sont rémunérés.

Ajoutez à cela que dans cette même période, la guerre était à peine commencée et nous avions obtenu que l'Administration militaire favorise le jeu de cette propagande en déréquisitionnant les camions au gazogène qu'elle

Br 13582

Bib CNAM

avait au premier jour de la guerre réquisitionnés.

Enfin, permettez-moi de vous le dire, parmi les anticipations que je me permets d'invoquer il y a des propositions qui avaient été faites; elles n'ont pas la même valeur quand elles paraissent en 1941 et elles ont l'air d'être de commande, mais enfin nous avions la bonne fortune de donner à notre public des extraits d'un article du Maréchal Pétain, à ce moment-là il était dans la gloire et il n'avait pas cette espèce de publicité officielle; c'était simplement notre sentiment qui était exprimé dans ces lignes admirables d'un article de la Revue Hebdomadaire où je distingue ce passage: en dehors de la distillation des oléagineux et de l'utilisation de l'alcool dont la production serait absorbée par le service des poudres en cas de guerre, reste le procédé qui consiste à produire la carburation du bois dans les appareils à gazogène. Cette carburation fournit un gaz analogue au gaz d'essence du point de vue de son utilisation dans les modèles à explosion. On saisit immédiatement l'intérêt d'un procédé qui utilise une matière de production aussi courante que le bois. Le bois représente pour le temps de paix une source réelle de carburants et pour le temps de guerre une réserve précieuse de force motrice."

Voici le thème d'une propagande qui nous sem-

Br 13582

Bib. CNAM

blait et qui aurait dû pêtre inattaquable. Elle ne le fût pas. Vous ne sauriez croire l'ingéniosité qui a été dépensée pour ralentir dans cette période 38-39-40 l'équipement en gazogène. On est émerveillé par l'intelligence de la routine, si je puis ainsi m'exprimer; on pourrait constituer une enthologie avec tous les articles que la routine a inspirés, j'ai des choses charmantes...:" Les Pouvoirs Publics, disait cet écrivain (si je puis dire...) ont parfois d'étranges toquades. Pour l'heure, et parce qu'il importe, dit-on, d'économiser les carburants, on s'est pris de ~~toquades~~ passion pour le gazogène. Pourquoi le gazogène? On n'en sait rien...C'aurait pu être aussi bien le gaz d'éclairage, l'électricité ou le métal, enfin c'est le gaz des forêts qui l'a emporté"...Etj'ai toute une série d'articles dans le même genre qui constituent une opinion de tous les Clément Vautel de la technicité.

Il y a un fait pourtant messieurs, qui a apparu dans cette littérature, car il n'y a pas eu simplement que ces articles de propagande, il y a eu une immense littérature du gazogène, vous ne sauriez croire combien de livres, combien de revues, de plaquettes ont été inspirées par le souci de trouver le meilleur gazogène (toujours le souci français de la perfection...). Il y a une chose qui est apparue bien nette dès ce moment-là, c'est qu'il fallait avoir une politique

Br 13582

Bib CNAM

en vue d'une production de masse, qu'il ne fallait pas laisser la forêt française dépouiller par des combinaisons locales,chaotiques, désordonnées, accaparantes. Je prends cette démonstration sous la signature d'un homme sympathique puisqu'il est du Lot et qui conclut: Du point de vue technique la carbonisation telle qu'on peut la concevoir est une erreur. Pour s'en rendre compte il suffit d'envisager un centre forestier constitué de morcellement appartenant à plusieurs propriétaires, et dont les essences de bois sont différentes. Chaque propriétaire carbonise à sa manière et concasse de même. Dans ces conditions un utilisateur trouvera dans un même lot des paquets de charbon différents. Par contre si c'est le même organisme qui carbonise les bois disponibles en ayant soin alors de mélanger les charbons provenant d'essences différentes, il y aura 99 chances sur 100 pour que la production soit homogène dans toutes ses caractéristiques".

C'est Messieurs ce souci d'une "production homogène" qui va nous dicter nos efforts.

Ici Messieurs, je dois à la vérité de dire que ce programme dont j'ai parlé rapidement, qui semble bien avoir survécu à cette période et entre en cours de réalisation, je l'ai élaboré et nous l'avons élaboré avec la collaboration de tous les instants de M. X.... Ce programme,

Bib CNAM

B 13582

Messieurs, tendait à la construction de dix usines dans des régions déterminées par avance: Indre-et-Loire, Cher, Allier, Deux-Sèvres, Haute-Vienne, Gironde, Lot-et-Garonne, Ariège, Hérault, Haute-Garonne, Vaucluse, Haute-Loire, Lozère, Côte d'Or. Les centres étaient à déterminer mais ces départements étaient considérés en raison de leur production forestière, mais il était entendu que les centres devaient être choisis en tenant compte des distances et de la distribution économique du carburant dans une région qui devait être inférieure à 150 kilomètres, les 10 usines projetées, y compris une usine dans le département de la Sarthe pouvaient atteindre une production minima de 120 à 130.000 tonnes d'agglomérés par an, et la construction nécessitait une simple ouverture de crédits par l'Etat d'environ 150 millions de francs. C'est dans cet esprit que le Comité interministériel des carburants fut saisi d'un rapport au mois de Décembre 1939, le Comité suggéra de procèder immédiatement à toutes mesures capables d'obtenir une production annuelle de 60.000 tonnes considérant déja que les prévisions de 120.000 à 130.000 tonnes étaient exagérées.

Une nouvelle séance eut lieu en Février 1940 et on transmet au Ministère de l'Agriculture le résultat d'une délibération du Comité où le Ministère de l'Agricul-

CNAM

Br 13582

ture était cependant représenté. Il est alors entendu qu'il sera créé dans les régions au choix citées, un centre industriel pouvant produire de 9 à 10.000 tonnes de charbon de bois par mois suivant la densité forestière, chaque ensemble comprenant une usine de distillation à laquelle serait annexé l'atelier d'agglomération capable d'englober la production d'usines et celle des fours fixes satellites installés dans un rayon de 40 kilomètres du Centre producteur. La répartition entre la production de l'usine de distillation et celle des fours fixes devait être autant que possible dans le rapport de 1 à 3 ou 4, Suivant ce programme si tous les travaux avaient été commencés au même moment, on aurait pu dans les 3 à 5 mois de son adoption produire les 2/3 ou les 3/4 en charbon concassé et conditionné de la quantité totale qui avait été envisagée. Dans les 2 ou 3 mois suivants ce charbon concassé aurait été fourni sous la forme améliorée d'agglomérés, et 6 à 8 mois plus tard on aurait obtenu le rendement total.

En ce qui concerne Messieurs l'usine de la Sarthe, il s'agissait purement et simplement de lui adjoindre 5 à 6 fours fixes et la production était atteinte.

Ai-je besoin de vous dire que ces notes et ces papiers de l'époque je les traite avec le respect dû aux archives, mais avec un peu de tristesse étant donné ce qui

Br 13582

CNAM

s'est fait depuis.

De ce programme, rien n'a été immédiatement réalisé. D'autres soucis ont retenu l'attention des départements ministériels, il est bien évident que ce n'était pas possible dans l'organisation nouvelle de la France, d'ordonner les travaux des Commissions à Vichy comme à Paris et comme résultat on a donné libre cours aux entreprises individuelles, à l'initiative départementale ou régionale. Je parle de cette initiative à d'autres points de vue, puisque je me suis trouvé dans une période où il n'y avait pas d'élections, élu Président du Groupement forestier de mon département. Ca a été ma dernière élection et ce sera sans doute ma dernière. En tout cas on a dit: Groupez vous, afin que les producteurs forestiers des différents départements soient appelés à fournir leur tribut à la production nationale.

Nous nous sommes donc groupés et puis nous sommes allés trouver le Conservateur des Eaux et Forêts. Moi j'en ai même connu deux depuis que je suis à la tête de ce Groupement, j'ai dépandu d'abord de Toulouse et puis d'Agen et je me suis fait rappeler à l'ordre parce que je n'avais pas la bonne carte, il faut avoir des cartes...Enfin je vends mon bois directement à un marchand de bois ou à un transformateur de mon département, qui

Br 13582

Bib. CNAM

voyant que les prix sont plus favorables à Toulouse qu'à Cahors vendent le bois à Toulouse à des prix qui sont peut-être assez avantageux quand la sortie du département est possible.

Quant à la production forestière en charbon de bois je suis incapable d'évaluer dans une région que je contrôle comme Président du Groupement Forestier, quelle est la production utile pour les transporteurs de ma région, et plus spécialement de mes limites, car en réalité les inconvénients de cet effort en ordre dispersé tel qu'il est apparu en 1939 se sont révélés à la pratique et par la force des choses l'idée première, l'idée constructive qui avait été d'abord écartée a été reprise, et alors Messieurs, je prends les renseignements tels qu'ils me parviennent aujourd'hui, la production forestière pour la fabrication de charbon de bois a été portée par la force des choses de 12.000 tonnes à 50.000 tonnes par mois; on envisage l'approvisionnement de 100.000 camions opérant chacun sur 2.500 kilomètres par mois, et pour cela la question se pose à nouveau dans les termes où elle se posait il y a quelques deux ans: faut-il opérer comme on l'a fait en ordre dispersé en laissant des petites fabrications locales, soit pour le charbon de bois, soit simplement pour l'approvisionnement du gazogène au bois? Les autorités occupantes qui ont pris en charge le procédé Humbert considèrent que ce procédé est supérieur à tous les procédés de

BIB CNAM

Br 13582

carbonisation du bois. Elles préconisent le gazogène Humbert, le gazogène au bois, elles voudraient qu'il y ait une entente là-dessus, je ne sais pas où en sont les conversations sur ce sujet, mais ce que je sais bien, c'est que dans le même moment on a équipé avec des fours fixes ou à demi fixes, on a équipé une partie de la France pour faire du charbon de bois, et nous sommes en présence de fabrication de charbon de bois d'exploitation et d'installation en vue d'approvisionnement de gazogène au bois et d'un nouvel examen par le Ministère de l'Agriculture, si mes informations sont exactes, en vue de la création de ces usines à charbon de bois dont nous parlions vainement en 1939.

Et je retrouve ici la même préoccupation du Ministère de l'Agriculture, oui du Ministère de l'Agriculture: ce serait peut-être intéressant d'avoir ces 10 usines. ... mais plus les 10 usines projetées en 1939, mais 100 usines destinées à carboniser 300 millions de stères de bois dans des régions variant de 25 à 150 kilomètres. Mais prenez garde aux dépenses de main d'oeuvre... prenez garde à l'immobilisation des camions pour transporter du lieu de production à l'usine...prenez garde à la chèreté des manutentions et des charrois...Et en définitive après avoir ouvert ces larges perspectices, le Ministère de l'Agriculture qui est encore maître en la matière n'a pas

Br 13582

BIB CNAM

pris parti.

Et si je viens de traiter cette question,c'est pour que l'on prenne parti, et tout ce que je dirai ce soir tend à cette même conclusion, qu'on prenne parti qu'on prenne parti pour le charbon de bois, pour le gazogène au bois, pour la liberté de la production, bien que cette liberté aboutisse à ce qu'on appelle en langage commun le margoulinage, avec tous les risques, tous les inconvénients du margoulinage, mais enfin qu'on prenne parti, à moins qu'il ne soit décidé tout tranquillement que l'on admettra la concurrence du gazogène approvisionné en charbon de bois avec le gazogène au bois, avec les fabrications en suines, parce qu'il ne sera pas trop de toute cette production pour répondre aux besoins français lorsqu'à un moment prochain et avec une dénomination qui sera tout autre bien entendu on aura la défense de la route, c'est-à-dire la permission de transporter, et ici je veux dire un simple mot : la route est nécessaire, la corraboration de l'automobile est indispensable et tous le moyens que l'on emploiera pour chasser cette vérité d'évidence et d'urgence sont contraires à l'intérêt national; surtout il ne faut pas tomber dans certaines erreurs qui consistent à nier le camion du côté de la Société Nationale des Chemins de Fer et à interdire aux camions les transports à grande distance, même s'ils sont

Bc 13582

Bib CNAM

équipés au gazogène, pour les faire soi-même Société Nationale des Chemins de Fer parce qu'on manque de wagons, et pour faire soi-même le camionnage que l'on interdit aux autres de faire. Sur ce premier point je conclus, et excusez moi de fixer du regard mon ami monsieur Grimprel qui pour moi est la haute et spirituelle représentation de la Société Nétionale des Chemins de Fer...Il faut que la S.N.C.F. pense moins à coordonner les moyens de transport qu'à assurer les transports et l'approvisionnement par les transports dans cette période.

Cà c'est la question la plus essentielle. Mais il y en a d'autres, et en face desquelles mon embarras reste le même. Tout-à-l'heure un petit mot m'a appris que notre excellent ami monsieur Giron membre du Conseil d'Administration du Conservatoire, mais surtout Délégué Général à l'Equipement National ne serait pas présent à cette conférence. Dans la mesure où j'ai préparé ce que je dirais j'avais introduit une supplique et à lui adresser une supplication d'utilisation des cétones que je pourrais peut-être raconter sur le mode des conférences de Francisque Sarcey...Ecoutez cette charmante histoire; il y avait une fois en Italie un journaliste spirituel, érudit, artiste et charmant qui avait été l'ami de Mussolini, mais qui n'avait pas pensé qu'il ferait le Facisme et qui s'était séparé de lui. Quand Mussolini est devenu dictateur de son pays il est parti et vous allez voir, il y a des gens qui savent partir, même de

Bx 13582

BIB CNAM

leur pays, sans prendre une position hostile à ceuxdont ils réprouvent la politique. Il est parti, ce journaliste, cet écrivain, ce poète sur la pointe des pieds, et, chose extraordinaire, il s'est improvisé chimiste. Oui...et c'est une improvisation difficile, mais enfin il a connu un inventeur, un grand chimiste dont le nom n'est pas spécialement aryen, avec lequel il travaillait, avec lequel il a mis au point certains procédés, en particulier le procédé Meunier. Voyez-vous, vous me permettrez de vous le dire, je ne suis pas absolument sûr que pour faire aller les choses il soit besoin de spécialistes; le spécialiste connait trop son métier...Evidemment il ne faut pas trop d'ignorants dans le gouvernement des hommes et l'administration des choses, mais enfin il ne faut pas trop de scrupules pour la connaissance détaillée des choses.

Eh bien il n'avait pas à avoir ce scrupule puisqu'il était un chimiste improvisé, et il s'est appliqué à mettre au point sous le contrôle de tout le monde, en particulier du Service des Poudres et de l'Aéronautique, un procédé d'hydrolyse du bois qu'il a soumis, dès 1939 à Bonnier et à l'Office National des Carburants. Ce procédé a été soumis à l'approbation de l'Aéronautique et on a passé une commande. Au moment où l'on passait cette commande, un homme a surgi à l'Aéronautique, un homme admirable, vraiment admirable, je ne voudrais pas que l'on put penser que mon

Br 13582

Bib CNAM

admiration a quelque chose de péjoratif, mais les grands esprit en France sont quelquefois portés à triompher dans l'objection. Je voudrais bien que l'on sache tout le respect, toute l'admiration que j'ai pour la valeur scientifique et morale de l'Inspecteur-Général Dumanois; j'ai bagarré avec lui...j'ai des échanges de correspondance dans mon dossier qui ne figureront dans aucun mémoire ultérieur, mais enfin, qu'est-ce que vous voulez, j'aurais bien voulu voir aboutir le procédé Meunier, la mise au point du procédé Meunier, d'autant plus que je me renseignais comme je pouvais et que je ne voyais vraiment pas ce qui manquait pour cette fabrication des cétones de bois?...Bref monsieur Nadi, puisque je le nomme maintenant a offert de procèder à ses fabrications avec un homme provenant d'Allemagne, mais à ce moment-là c'était la période des pudeurs..... Alors il a fait une petite usine à Sorgues en Vaucluse, vous savez...ce qu'on appelle une usine "témoin"; ce sont d'ailleurs des usines qui ne témoignent de rien, on a horreur de ces "témoins" car les témoins vont vérifier. On a fait du jus de bois sous le contrôle des Poudres, et nous sommes arrivés en Février 1940 à une séance où tout le monde a déclaré que tout était parfait, que ces fabrications étaient parfaitement au point. Je me suis tourné vers monsieur Dumanois et lui ai écrit une lettre assez désagréable (je l'aime beaucoup

Br 13582

Bib CNAM

et le désagrément était dans la forme et non dans la pensée, et je lui ai dit: mais enfin qu'est-ce qu'il y a?...Vous ne pouvez donc pas conclure?...Et alors monsieur Dumanois m'a montré d'une manière absolue que ses scrupules étaient légitimes, qu'il manquait des essais au vol et au banc et ceci nous a conduits jusqu'à une date à partir de laquelle il n'est plus possible de parler des recherches de Nardi....Et puis on est tombé d'accord sur tout et avec cette magnifique bonne foi qui le caractérise l'Inspecteur-Général Dumanois est devenu le protecteur de la firme Nardi et on a donné à cette fabrication des avantages considérables; on lui a même donné un abri à la poudrerie de Toulouse...les grandes lettres de noblesse, la grande introduction aux poudreries. Et puis il ne reste plus rien à faire que de rassembler des marcs de raisin, des sarments de vigne, des pailles, et puis de fabriquer... Et quand on fabrique on se trouve en présence d'une essence admirable, d'une essence de 100 octanes, d'une essence dont j'ai fait moi, malgré mon incompétence, une expérience qui m'a paru parfaitement concluante, mais j'ai été enhardi dans ma certitude par la position tardive de monsieur Dumanois....Tout va très bien, mais qu'est-ce qu'il manque, il manque l'homologation...Car il y a un mot que nous ne connaission pas,avant on pouvait travailler, inventer, oui, sans homologation. J'ai voulu voir Giraud pour lui demander une petite homologation pour cette petite entreprise et qu'on dise à Nardi: allez-vous en, fermez votre usine, ne continuez

Br 13582

BIB CNAM

pas, n'insistez pas...nous vous chassons de cette poudrerie où nous vous avons introduit, ou alors : c'est tre bien...mais tout de même qu'il n'y ait pas encore un autre Comité, un troisième puis un quatrième qui examinent cette affaire à nouveau; tous les dossiers sont prêts, il n'y a que l'essence qui n'est pas livrée. Ca il faut prendre parti, il faut prendre parti pour tout, pour tout!!!

Je vais prendre un nouvel exemple.

J'ai été condamné, dans le souci de ma fonction, à faire un tour d'horizon sur tout ce qu'on pouvait faire et je vous assure que les idées ne manquaient pas. Pourquoi, me disaient ceux qui ne voulaient pas du gazogène, pourquoi ne pensez-vous pas à l'écètylène, pourquoi ne pas utiliser l'acètylène?..Parce que, répondaient les techniciens, une surproduction d'acètylène offre des dangers terribles dangers routiers et surtout dangers au garage lorsqu'il peut y avoir accumulation. Je me suis donc adressé à ce moment là à notre ami Boutty car si nous manquons de beaucoup de choses la France a quand même un outillage d'hommes prodigieux. Nous avons un chef de laboratoire d'essais, car je le dis pour ceux qui feignent de l'ignorer, depuis quelques années nous avons un laboratoire d'essai , et petit à petit il faudra que l'on sache que cet organe peut faire les travaux qui ont été confiés à beaucoup d'entreprises concurrentes. Il en est en France des laboratoires d'essai comme des bibliothèques, moins on lit plus on organise de bibliothèques, moins on vérifie plus

B-13582

Bib CNAM

on construit de laboratoires d'essai, nous en avons un, je le dis d'autant plus fièrement que Boutry est un homme qui a le sens de la bataille scientifique et qu'il fait magnifiquement son devoir, sous le contrôle d'un homme comme monsieur Guillet qui s'est battu toute sa vie pour son école, pour ses élèves et aussi pour ses idées.

Alors j'ai consulté monsieur Bourty et il m'a dit qu'il n'y avait pas de règlement, et puis un beau jour il m'a communiqué un document que je garderai parce qu'il est magnifique. Je ne crois pas beaucoup aux possibilités d'utiliser massivement l'acétylène; c'est par désir de tout envisager que je vous parle de l'acétylène et pour sortir ce document aussi. Ce document c'est un règlement du 17 Mars 1941. Alors qu'est-ce qu'on va dire?...Est-ce qu'on va dire que l'acétylène est dangereuse et qu'on va déclarer que l'on va utiliser l'acétylène parce qu'il y a une surproduction qui peut entraîner de graves accidents?...Va-t-on faire un choix entre les appareils qui suppriment la surproduction et par conséquent le danger?. .Pas du tout... Les vérifications préliminaires porteront 1º sur la conformité des installations, dessins et notices accompagnant la demande, 2º sur les diverses prescriptions réglementaires, notamment sur les articles 3 et 4 des règlements d'administration interministérielle, 3º dans le fonctionnement du dispositif de sécurité assurant éventuellement le réjet de l'acétylène hors du générateur en cas de surproduction et celui du manomètre signalé.

Br 13582

BIB CNAM

Il est intéressant de signaler qu'il existe des appareils dans lequels il n'y a jamais de rejet d'acétylène à l'extérieur, ce qui est avantageux du point de vue de la sécurité...J'ai presque envie de vous relire le texte tellement il me parait formidable. "Il est intéressant de signaler qu'il existe des appareils"..Comme on ne les nomme pas l'Administration ne doit pas les recommander à la Nation française, on ne nomme pas l'industriel ou l'inventeur, on aurait l'air de le protèger au détriment des autres qui n'ont pas inventé. D'ailleurs on le signale...on signale plus exactement qu'il existe des appareils dans lesquels il n'y a jamais de rejet d'acétylène à l'extérieur, c'est-à-dire qui résolvent la question, ce qui est tout de même avantageux puisqu'il s'agit de sécurité. On dit bien: voilà... nous ne voulons pas nous prononcer...nous ne vous le dirons pas parce que ce ne serait pas correct, il faut jouer le jeu de l'anonymat, pas de préférences...pas"d'amitiés particulières", comme disaient les grands Jésuites de naguère dans leurs Collèges, on ne recommandera pas, et la question n'est pas réglée. La question de l'acétylène n'est pas réglée.

La question des trolleybus sera réglée je sais par les soins de qui, mais enfin tout de même il faut dire que le programme de Décembre 1940 pour l'installation des trolleybus qui répond aux préoccupations d'un homme que je salue de ma pensée reconnaissante - je ne saluerai pas tous ceux à qui je dois quelque chose, je suis débiteur par la

Br 13582

BIB CNAM

pensée de beaucoup d'hommes, je leur sais gré de leur caractère affectueux, de leur collaboration, mais je serais ingrat si je ne saluais pas monsieur Claudon. Il a fait ce qu'il pouvait. Il avait fait un programme et des prévisions de dépenses de 200 millions de francs pour organiser dans les prolongements de la S.T.C.R.P. l'utilisation des trolleybus. Moi -même j'ai signalé différentes choses dans les utilisations françaises, j'en ai signalé diverses, même sur la côte faroise(?) et il n'y a pas lieu de généraliser le problème.

Et il en est ainsi pour toute chose Messieurs!... Combien de temps avons-nous mis pour commencer à récupèrer les huiles de vidange! C'est en 1939 que le problème a été posé pour la première fois et si vous trouvez quelques hésitations dans ma parole, c'est pour une raison qui n'a rien de technique ni de politique. Nous avions à ce moment là attaché, je puis dire, à notre projet l'intérêt de la Commission des Travaux-Publics, cette Commission parlementaire était souvent ennuyeuse, quelquefois très utile; d'abord que ce soit parlementaire ou pas on a dans les Commissions l'occasion d'intéresser des gens à des questions auxquelles ils ne pensaient pas, à des questions auxquelles on doit penser. Monsieur Gérente avait fait le 11 Janvier 1940 une étude de laquelle il ressortait qu'on pouvait utiliser une huile usagée et qu'il était assez facile de la débarraser des impuretés d'usage. Et il

Br 13582

Bib CNAM

concluait par une formule, par une phrase que j'ai gardé dans mes notes parce qu'elle est charmante de candeur:"l'idée de la régénération est en marche...."

J'avais confié le soin de cette idée à un cher garçon dont il m'est permis de parler, bien qu'il soit passé de l'autre côté de la barricade, de l'autre côté de l'eau (aucune considération ne doit empêcher la tendresse entre Français) ce cher garçon s'appelle André Labarthe, il parle paraît-il de temps en temps à la radio de Londres (je dis de temps en temps parce que je n'écoute jamais la radio de Londres, non pas parce que c'est défendu, mais parce que j'estime que ceux qui sont là-bas sont dans l'erreur) j'aurais de la peine à entendre André Labarthe que j'aimais tant, qui avait tant de qualités et de dons, et qui, s'il s'est trompé l'a fait dans la générosité de son coeur. J'ai prononcé son nom parce que j'en ai prononcé d'autres auxquels s'attache un souvenir affectueux et reconnaissant.

Et qu'a-t-on fait depuis? On a créé un Groupement corporatif, l'idée est en marche, elle est en marche dans les fils de fer barbelés de notre pays.

♀

♀ ♀

Et maintenant je voudrais conclure. J'ai parlé plus longtemps que je ne l'avais prévu. Nous avons organisé des conférences sur les carburants de remplacement, nous

Bibl CNAM

Bx 13582

avons fait connaître ou tenté de faire connaître au public industriel toutes les possibilités qu'offrait une Maison comme celle-ci, avec ses savants, avec son laboratoire d'essai. Tous les dossiers sont prêts, toutes les décisions sont prêtes, il n'y a plus de Parlement... le Parlement, suprême obstacle...il n'y a même plus ces petits journaux dont je vous parlais tout-à-l'heure... qu'est-ce qui empêche de réaliser? qu'est-ce qui manque? Une seule chose, toujours la même, la volonté. Notre Renan avait exalté l'idée du Gouvernement scientifique d'une aristocratie des experts sur laquelle Caliban n'aurait pas de prise. Mais l'aristocratie des experts elle est là, elle est en Maison, elle existe en France, tout est prêt...Alors qu'est-ce qu'il faut? Il faut vouloir. Depuis que je suis dans la vie publique je n'ai pas appris autre chose. Quand j'ai débuté comme jeune sous-secrétaire à la Marine Marchande, j'avais en face de moi un très grand monsieur, Charles-Roux, président du Comité des Armateurs et il avait enrubanné cette formule du malthusianisme économique d'une manière académique et magnifique, et je disais obstinément: la France elle a besoin d'une Marine, elle l'aura quand elle le voudra. Eh bien longtemps après, mais pas découragé je répète que nous avons besoin de transports! Nous avons toutes les possibilités d'en avoir dans la diversité de notre pays, de nos routes, de nos besoins. Tous les

Br 13582

BIB CNAM

besoins sont nécessaires à notre production qui est suffisante, à la condition que l'on veuille...mais qu'on veuille vite. Nous avons cherché la perfection, nous avons eu la défaite, il n'y a pas de perfection...Il y a le labeur modeste, continue des gens qui mettent leur ambition dans la réalisation profonde et non pas dans les réalisations parfaites.

Si j'ai fait mon Dieu cette revision à laquelle s'attachaient quelques souvenirs, je ne la ferais pas complète si je n'ajoutais pas mon mea culpa. Je me reproche essentiellement de n'avoir pas été assez brute, assez brutal, de n'avoir pas voulu assez fort, car notre péché c'est toujours un péché de vouloir insuffisamment, et si j'ai donné quelques motifs d'encouragement aux volontés qui viendront, j'aurai rempli très exactement l'objet précis que je m'étais fixé en ouvrant cette conférence. (vifs applaudissements)

CONSERVATOIRE NAT. DES ARTS ET METIERS Bibliothèque

Br 13582

BIBLIOTECA NAZIONALE ROMA VITTORIO EMANUELE