

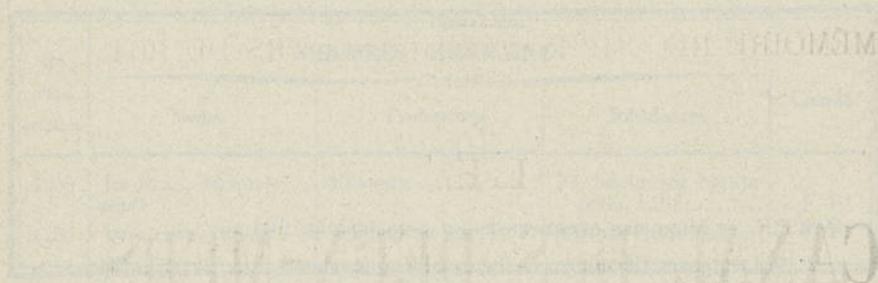
SOCIÉTÉ INDIENNE  
de Nord de la France  
BULLETIN MENSUEL  
SOMMAIRE DU BULLETIN N° 182.

---

	Pages.
1 <sup>re</sup> PARTIE. — MÉMOIRES RÉCOMPENSÉS AU CONCOURS DE 1911 :	
M. le Lieutenant DÉCROUZÉ. — Le canal des deux mers.....	411
2 <sup>e</sup> PARTIE. — DOCUMENTS DIVERS.	
Bibliographie.....	469

SOCIÉTÉ ANONYME  
DE LA BIÈRE  
DE BRUXELLES

BULLETIN  
DE LA SOCIÉTÉ



Le présent document est  
la propriété de la Société  
et ne peut être communiqué  
à d'autres personnes sans  
autorisation écrite de la  
direction.

ANNEE 1900

Grandes...  
au Ministère...  
accidents...  
contours...  
de nos...  
la...  
internationaux...  
l'État...  
d'organiser...  
d'Etat...

# SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE

du Nord de la France

Déclarée d'utilité publique par décret du 12 août 1874.

---

## BULLETIN MENSUEL

N° 182

40<sup>e</sup> ANNÉE. — JUILLET 1912.

---

MÉMOIRE RÉCOMPENSÉ AU CONCOURS DE 1911.

---

# LE CANAL DES DEUX-MERS

PAR

M. le Lieutenant DÉCROUEZ.

---

## AVANT-PROPOS

---

Grâce à quelques hommes intelligents et énergiques, grâce surtout au Ministre actuel de notre marine, et malgré les déboires, les accidents, les désastres même, une flotte puissante portant nos trois couleurs est apparue, cette année 1911, à Toulon, aux yeux étonnés de nos compatriotes.

Que ce bel effort persiste, et, enfin, le Pays possédera de nouveau la Flotte de sa politique, la Flotte nécessaire à la sauvegarde de ses intérêts métropolitains et coloniaux.

Evidemment, le conflit actuel Turco-Italien ne fournira que peu d'arguments aux partisans d'une politique militaire unilatérale, c'est-à-dire, pour nous Français, terrestre. Car, que fût-il advenu si

la Turquie avait possédé une marine comparable à son armée ? Tout simplement ceci : jamais l'Italie ne l'aurait provoquée.... Sur terre comme sur mer, « si vis pacem, para bellum »....

Pour notre marine militaire, l'heure du réveil a donc sonné. Mais notre marine marchande, qui lui rendra la vie ? Et son importance n'est guère moins grande que celle de notre Flotte de guerre ; car, enfin, le jour où notre trafic maritime sera entièrement entre les mains des Anglais et des Allemands, où trouverons-nous nos équipages de guerre ? A quel travail se livreront nos populations côtières ?... Puis, croit-on qu'actuellement notre exportation outre-mer ne subisse point de dommages, du fait que le navire transporteur n'est point de notre nationalité ?

Je sais bien, nous n'en sommes point encore à la disparition complète de la marine marchande française, il nous reste quelques paquebots, et même, entre Marseille et Alger, la plupart des bateaux portent notre pavillon.... Mais, cependant, si l'État supprimait ses 70 millions de subventions et de primes annuelles, en resterait-il beaucoup de notre pauvre marine marchande ?

Espérons donc qu'après avoir ressuscité la Flotte de Guerre on s'occupera de la marine de commerce.

Mais qui ? Sera-ce le Ministre des Travaux Publics, superintendant des Ports et Voies de navigation, ou bien le Ministre de la Marine, comme chef suprême du personnel et du matériel navigant ? Voilà la question....

Car la navigation maritime dépend aujourd'hui autant des installations à terre que du matériel navigable. Les temps ne sont plus où une crique du rivage suffisait au brick et à la goélette pour y débarquer ses quelques ballots de marchandise. Le progrès a marché. Pas de bateau moderne sans un port aménagé à la moderne ; pas de port moderne sans grands bassins, docks, engins puissants et aussi sans voies d'accès lui procurant un « hinterland ».

Tout cela, logiquement, se tient donc... mais, administrativement, il n'en est pas de même....

Et c'est peut-être bien parce que deux ministères se sont chargés

du bonheur de notre Flotte marchande que celle-ci a tant de peine à conserver sa place au soleil.

Enfin, de même qu'il a fallu une longue campagne de presse avant d'aboutir au renouveau actuel de notre puissance navale, de même il faudra que l'encre coule encore à flots, avant que des mesures sérieusement efficaces rendent à notre pavillon commercial toute sa prospérité.

La campagne est déjà ouverte, d'ailleurs.... Et quoi de plus saisissant que l'œuvre de M. Marcel Dubois à ce sujet ? Quoi de plus intéressant à compulsier que tous ces ouvrages de Jules Huret, d'Albin-Huart, du Commandant Cloarec, et de tant d'autres qui nous rapportent ce qu'ils ont vu et entendu chez nos voisins, qui nous enseignent la nécessité des Flottes marchandes, comment elles grandissent, pourquoi la nôtre se meurt....

Ces questions sont tellement passionnantes, même pour les profanes, que l'on doit être indulgent pour celui qui, profane lui-même, tente d'apporter sa part de compilation et de réflexions à l'œuvre qui doit intéresser tous les Français : la rénovation de notre marine marchande.

C'est sur ces bases que ce travail fut conçu ; il tend à démontrer, le côté technique ne pouvant être qu'esquissé, naturellement, que le canal des Deux-Mers, de Bordeaux à Narbonne, aurait une influence énorme dans le développement de notre marine de commerce, et qu'en même temps, il doublerait presque la valeur de notre flotte de guerre.

A un autre point de vue, n'est-il pas triste de constater que la région française à laquelle la nature a prodigué tous ses dons, ne participe que peu ou, tout ou moins, très insuffisamment à l'activité générale du Pays.

De Bordeaux à la Méditerranée, en effet, nulle industrie, une population relativement clairsemée, une activité commerciale des plus restreintes... La vigne est l'unique moyen d'existence, mais si les pampres ne reçoivent pas du soleil la chaleur nécessaire, si les

pluies noient les ceps, si les maladies surviennent, si, enfin, un temps idéal amène la surproduction, aussitôt, c'est le pain qui manque chez l'ouvrier, dans toute la région c'est la misère, la révolte.

Il est un fait : En notre siècle, et dans nos pays de vieille civilisation à populations très denses, seules prospèrent les régions qui s'industrialisent. L'agriculture n'y suffit pas pour faire vivre les peuples qu'accablent l'impôt ainsi que la cherté croissante des moyens d'existence.

Même le protectionnisme le plus étroit serait insuffisant.

Aussi, les régions purement agricoles voient leurs populations diminuer, car la main-d'œuvre temporaire suffit aux besoins, et le machinisme moderne remplace progressivement les bras de l'ouvrier.

Or, la région Garonnaise est non seulement agricole, c'est aussi un pays de monoculture. Rien ne lui manque actuellement pour périliter....

Mais, quelle révolution dans ces contrées, le jour où, les traversant de part en part, un canal attirera l'industrie sur ses rives, l'ingénieur ayant à sa disposition les énormes quantités d'énergie électrique produites par les rivières descendant de la montagne !

Ce jour-là, de combien notre pays lui-même ne verra-t-il pas sa puissance économique agrandie !

Ce canal des Deux-Mers, rêve de la royauté déjà sous Henri IV, réalisé en partie par Riquet sous Louis XIV, il appartient à la République d'en faire une réalité, pour notre Marine, pour notre Midi, pour le Pays tout entier.

Et il n'est pas possible que soit vraie cette sentence par laquelle une des plus hautes personnalités du monde maritime Français, après avoir bien voulu louer, — avec tant de bienveillance ! — le présent travail, concluait :

« Il faut malheureusement, à l'heure actuelle, tenir compte de la situation financière et de la morale politique. Tout grand projet

» qui ne se trouve pas patronné ou justifié par un intérêt électoral  
» important ne peut intéresser et se faire jour....

81 » Ici, le but est assez grandiose pour qu'on puisse espérer  
» trouver en France le milliard nécessaire pour mener à bien pareille  
» entreprise, mais les idées dirigeantes actuelles ne portent pas à  
» voir grand, et il est à craindre que la question ne soit pas prise en  
» considération ».

80 Une telle sentence, si elle était justifiée, serait la condamnation  
d'un régime ! Car il est impossible que l'intérêt suprême du Pays ne  
prime point toutes les considérations, électorales ou autres. Sinon,  
nous nous trouverions ramenés à l'époque, de funeste mémoire, où  
un Roi s'écriait, à la veille d'une Révolution : « Après nous, le  
déluge ! ».

120 Aussi, et quand même, notre cri s'élève :

Il faut étudier les moyens de creuser au plus vite le canal des  
Deux-Mers !

---

## PREMIÈRE PARTIE

---

### IL FAUT A LA FRANCE UN PROGRAMME DE GRANDS TRAVAUX

La caractéristique économique de l'Époque actuelle, en ce qui concerne notre pays, c'est que le Français, dit-on, est le « banquier du monde ».

En effet, nous avons, au bas mot, quarante milliards de notre argent placés à l'étranger.

Certains en tirent gloire, et, de fait, si les Français ont prêté tout cet argent, c'est qu'ils l'avaient.

Ont-ils toujours bien fait ? Là est la question.

A envisager les choses au fond, il est certain qu'on peut se demander quelle est la meilleure méthode, de celle qui consiste à prêter aux voisins afin de permettre à ceux-ci de développer leur outillage économique, ou de celle qui consiste à utiliser son argent soi-même, chez-soi, dans le commerce et l'industrie.

Dans la dernière hypothèse, la fortune n'est pas certaine, évidemment, mais, cependant, on a beaucoup de chances de gagner plus que les quatre ou cinq pour cent du prêteur, lequel d'ailleurs, court certains risques lui aussi (1). Surtout, on ne favorise pas un

---

(1) « Un jour, raconte M. Victor CAMBON, après avoir parcouru quelques kilomètres de ces quais de Hambourg, où sont entassées des marchandises que 150 lignes de navigation vont disperser sur toute la terre, je causais avec un exportateur et lui posais, entre autres, cette question :

Comment parvenez-vous à vous faire payer de ces destinataires exotiques dont le crédit est douteux et la bonne foi incertaine ?

Je reçus cette réponse plutôt persiflante :

Ils nous paient avec l'argent que vous leur prêtez... »

VICTOR CAMBON « *L'Allemagne au Travail* ».

rival qui, à l'aide de l'argent emprunté, transforme ses moyens de production et vient ensuite vous ravir votre propre clientèle.

Si encore on ne prêtait son argent qu'après s'être servi soi-même, après avoir satisfait à tous les besoins occasionnés par la transformation économique du pays, il n'y aurait alors que demi-mal. On aurait pris une avance qu'il ne s'agirait plus que de conserver.

Mais voilà, ce n'est pas toujours ce qu'on fait . . .

Et la France n'a pas de ces calculs égoïstes . . .

Elle a voulu d'abord servir les autres.

Aussi, à notre pays comparons l'Allemagne

Qu'observons-nous ?

Ce peuple, si pauvre jadis, a utilisé le peu qu'il avait, et une bonne partie de ce que nous lui avons livré, à améliorer ou à se créer des moyens de production.

Les voies de communication, les ports se sont transformés; les usines se sont élevées de tous côtés, et, naturellement, la marine s'est développée, le commerce a démesurément grandi.

Aujourd'hui, le résultat est palpable: on dit bien encore que l'Allemagne est un pays pauvre, mais cela n'empêche point sa richesse d'augmenter de façon colossale, les résultats de l'enquête Dausset en sont une preuve.

En 1906, son commerce a atteint 47 milliards et demi, distancé seulement par le commerce anglais (24 milliards). Son industrie est une rivale redoutée de l'industrie anglaise. Sa flotte marchande couvre les océans, venant ravir dans nos ports eux-mêmes notre fret, nos passagers.

Et, pendant ce temps-là, la France, nation riche, voit son commerce et son industrie lutter péniblement sur le marché national. Notre flotte, à qui l'Etat, généreusement, alloue, sous des formes diverses, un total de 75 millions de primes par an (1), diminue chaque jour un peu plus d'importance relative.

---

(1) 40 millions de primes à la marine marchande, et 35 millions de subventions postales.

Il est vrai que cet état de choses est parfaitement expliqué pour les résignés professionnels, par ce fait que notre pays n'est pas favorisé dans son sous-sol, tandis que celui de ses concurrents heureux, l'Angleterre, l'Allemagne, renferme en ses flancs des trésors inépuisables de houille et de minerais.

Et cependant, *Stettin*, grand centre métallurgique allemand, ne possède de mines en aucune façon ; elle fait venir son charbon d'Angleterre et ses minerais de Suède et d'Espagne !

Et l'industrie Suisse, et celle de l'Italie du Nord, tirent-elles du pays les matières premières qui les font vivre ?

L'argument n'est donc pas décisif.

Pour la marine, on dit aussi qu'elle ne peut prospérer qu'à condition d'avoir un fret abondant et peu coûteux. Or, la Russie, l'Argentine, la Chine et les Etats-Unis ont tout le fret qu'ils désirent, leurs marines marchandes ne sont cependant pas imposantes.

Par contre, la Norvège, le Danemarck, la Hollande, la Grèce ont une marine proportionnellement considérable : pour quelles raisons, alors ?

Il faut chercher autre part les causes de la prospérité intense d'une industrie et d'un commerce.

Pour l'Allemagne, il est entendu que les victoires des armées Allemandes ont sonné le branle-bas de l'industrie et du commerce Germaniques : ceux-ci sont partis confiants à la conquête du monde. Le voyageur Allemand a suivi l'exemple de l'officier : son cœur s'est gonflé d'orgueil, rien ne lui a paru impossible.

Cet état d'esprit général a été une des causes puissantes de la prospérité germanique. Mais cela n'aurait pas suffi. Il a fallu que cet impérialisme économique soit soutenu par l'apport hardi, intelligent, de tous les capitaux disponibles, par la concentration et l'organisation des efforts :

Au lieu de prêter aux plus pauvres, l'Allemagne a mis toutes ses forces financières dans la lutte économique qui, seule aujourd'hui,

produit de gros bénéfices, enrichit les nations (1). Au lieu d'acheter des Fonds d'État, les banques ont subventionné le commerce, l'industrie, et le résultat ne s'est point fait attendre : l'Allemagne, chaque année, s'enrichit de cinq milliards, et, dans cinquante ans, la réputation de pauvreté qu'on lui fait encore devra être rangée dans la case aux vieilles légendes (2).

La prospérité de l'Angleterre résulte, elle, de l'avance que cette nation avait prise, de l'orgueil qu'elle met à ne point se laisser dépasser. Elle est maintenue aussi par la puissance des capitaux jetés dans les affaires.

Et, partout où l'on prospère, il en est de même, car les contrées ne sont pas irrémédiablement désignées pour la richesse, la pauvreté ou la médiocrité. Le génie humain, en intervenant à bon escient, sait toujours corriger l'ingratitude de la nature.

En France, nous l'avons dit, on a été généreux. Notre or s'est répandu sur l'univers en une pluie fertilisante.

Alors que, chez nous, tout restait à faire, nous avons creusé Suez et presque Panama ; notre finance a permis de construire les ports de l'Amérique du Sud et les chemins de fer de Sibérie ; nous sommes les prêteurs et parfois les usuriers de la Turquie, du Maroc, de la Russie et de bien d'autres... Et c'est ce qui explique pourquoi les deux tiers de notre pays sont aujourd'hui privés de cette activité grâce à laquelle les peuples deviennent ou restent riches et forts...

---

(1) Se reporter au récit des débats qui eurent lieu à Berlin, dans la première quinzaine de Février 1911. Le comte de Kanitz, chef des protectionnistes du Reichstag y interpella son gouvernement au sujet de l'émission en Allemagne de valeurs étrangères. Il déclara que l'admission des valeurs étrangères ne devrait avoir lieu que lorsque le marché financier intérieur était complètement couvert, et que les émissions internationales souscrites en Allemagne devraient toujours constituer uniquement le moyen d'atteindre un but national.

(2) Les embarras financiers actuels de l'Allemagne ne constituent pas un argument à opposer à la manière de procéder des banques allemandes. Ils prouvent que l'audace économique, la confiance en soi ont été un peu grandes chez nos voisins. Voilà tout. L'excès en tout est un défaut.

Mais, dans vingt ans, lorsque l'Allemagne aura à sa disposition l'or qu'actuellement son industrie lui amasse peu à peu, il en sera tout autrement.

C'est ce qui explique aussi pourquoi toute la région Sud-Ouest de notre pays, si bien douée par la nature, assise sur deux océans, région naturelle de commerce et de passage, en est réduite à mourir de faim parce que, deux années durant, la vigne fut de mauvaise composition...

Et qu'on ne fasse pas intervenir des questions de race, de tempérament, d'aptitudes !...

Est-il une matière plus transformable, plus capable de s'assimiler à un nouveau milieu que le cerveau humain ?

Déterminez donc un courant d'activité dans une région tranquille, même endormie économiquement, comme notre Midi actuel... et l'on verra si ses populations ne se transforment pas... Pourrait-on soutenir sérieusement, d'ailleurs, que les aptitudes de l'habitant du midi sont inférieures à celles des populations plus septentrionales, après les miracles d'initiative, d'opiniâtreté et d'intelligence que ces populations méridionales surent montrer pendant et après leur lutte contre le phylloxéra !

Non, la question n'est pas là.

« La France est la plus ancienne nation de l'Europe ; durant des » siècles, elle y tint tantôt le premier et tantôt le second rang. » Survint l'année terrible. Alors qu'on pouvait la croire mortellement » atteinte, elle révéla des ressources de vie insoupçonnées, et, » depuis, son action, à la fois politique, économique, et intellec- » tuelle, s'est étendue à la terre entière. Sur presque tous les points » du globe, il a fallu compter avec elle : en moins d'un quart de » siècle, elle est devenue puissance mondiale, et la mère patrie a » engendré la « Plus grande France..... » Pour améliorer et même » pour conserver cette situation, un vigoureux effort est nécessaire, » car la lutte économique devient chaque jour plus acharnée, et des » peuples nouveaux sont entrés dans la lutte avec toute la fougue de » la jeunesse. Certes, ce n'est pas le champ qui manque aux » énergies de la nation, pas plus sur le sol vieilli de la mère patrie » que dans les contrées jeunes d'outre-mer : il convient, par exemple, » de perfectionner les procédés de culture, en vue d'obtenir, à

» superficie égale, un rendement meilleur, de mettre partout  
» l'outillage économique (fleuves, canaux, ports, chemins de fer, etc.)  
» en harmonie avec les besoins modernes, d'appliquer en un mot  
» la science à la matière, de façon à porter à leur plein épanouis-  
» sement toutes les richesses nationales. Malheureusement, la  
» faiblesse de la natalité, comparée à celles des concurrents, est un  
» grave sujet d'alarme : car, aujourd'hui plus que jamais, le nombre  
» est une condition essentielle et comme le gage du succès (1). »

Mais ces perfectionnements de procédés de culture et surtout de l'outillage économique exigent de l'argent, beaucoup d'argent.

Or, nous plaçons nos capitaux chez les autres, et nous n'en conservons pas pour nous-mêmes !!

Et c'est ce qui empêche la mise en valeur de notre sol, de notre situation, de notre génie.

Il n'est d'ailleurs nullement question ici de maudire les financiers qui exportent nos capitaux.

Non, qu'on place à l'étranger les capitaux qui ne trouvent point leur emploi chez nous, rien n'est plus logique. Mais, parce qu'actuellement on ne fait plus guère appel à notre épargne, il ne s'ensuit pas qu'il n'y aurait pas lieu d'y faire davantage appel.

Au contraire, nous croyons qu'avant d'enrichir les autres nations, l'argent français pourrait s'employer fort utilement chez nous-mêmes : le pays tirerait de cette façon d'agir toutes sortes de profits, nous en sommes persuadé.

Mais, poursuivons notre enquête chez nos voisins, étudions l'emploi du capital de première mise.

Dès sa fondation, l'empire allemand s'est livré à d'immenses travaux d'intérêt général. En particulier, il a creusé des canaux ou transformé ceux qui existaient déjà :

Canaux de l'Elbe à l'Oder (canaux Finow et Frédéric-Guillaume) ;

Canal de la Vistule à l'Oder.

---

(1) Fallex et Mairey. Cours de Géographie. Le monde moins la France, pages 414 et 415.

L'Elbe est ainsi devenu le débouché de toute la plaine allemande, et c'est l'Elbe qui a fait Hambourg.

Puis, l'Allemagne a creusé le canal maritime de Kiel.

Elle veut construire maintenant le canal de l'Oder au Danube par la Moravie, ce qui lui assurera le transit de toute l'Autriche du Nord.

Des canaux sont également en construction pour relier le Rhin à L'Elbe.

Le projet de Berlin port de mer est en voie d'exécution.

Enfin, le coût des travaux projetés est estimé à 418 millions.

Et nous ne parlerons pas ici des dragages de fleuves, de l'approfondissement des estuaires, ce qui aussi coûte des sommes considérables.

En Angleterre, on peut citer comme grands travaux : le canal calédonien ; le canal de la Clyde au Forth ; ceux du Lancashire au West-Ridding à travers la chaîne Pennine ; le canal de la Marsey au Trent ; les canaux de la Tamise aux bassins voisins ; en Irlande le grand canal et le canal royal de Dublin ; enfin le canal maritime creusé dans les marais de la Marsey et ouvert en 1894 : profond de près de neuf mètres, ce canal a fait de Manchester un véritable port de mer.

Les canaux anglais offrent un total de 6.258 kilomètres et leur trafic est de quarante millions de tonnes.

Des observations faites dans ces deux pays, on peut déduire que la création de nouvelles voies navigables ou l'aménagement des anciennes ont précédé et déterminé, dans les régions traversées une augmentation considérable de l'activité économique.

La possibilité d'amener les matières premières à bon compte, la facilité de l'écoulement y ont conduit peu à peu l'industrie. Les mœurs se sont modifiées, les régions ont augmenté leurs populations, et elles se sont enrichies.

Notre pays doit donc résolument suivre cet exemple. Il lui faut un programme de grand travaux sérieux par ordre d'urgence, un programme conçu dans un esprit large et soucieux de l'avenir.

Les crédits seront concentrés successivement sur chaque série, jusqu'à achèvement : ce sera le seul moyen d'éviter le gaspillage de temps et d'argent.

En première ligne, l'Etat doit placer le canal des Deux-Mers.

Évidemment les inondations récentes ont appelé l'attention publique sur le projet de Paris port de mer. Mais l'intérêt de ce projet est plutôt d'ordre spécial. Il n'est pas démontré tout d'abord que l'approfondissement de la Seine, et le creusement de quelques tronçons de canal suffiront à empêcher les inondations dans l'avenir.

D'autre part, aucune transformation radicale de la région parisienne, déjà si vivante, ne peut être déterminée par Paris port de mer.

Ce projet est donc surtout une œuvre parisienne d'intérêt local.

Or, Paris est assez riche pour se charger d'un pareil travail. Il n'a pas besoin du concours de l'Etat. Que notre capitale imite Brême par exemple !

Brême, en vingt ans, a dépensé 200 millions pour draguer la Weser et construire des bassins. Au début, la profondeur du fleuve était de deux mètres ; elle atteint aujourd'hui cinq mètres.

La même ville vient d'acheter à l'Oldenbourg cinq cent dix-sept hectares pour creuser six bassins et bâtir des quais. et on va recommencer les dragages de la Weser pour donner au fleuve une profondeur de sept mètres.

Il y a quelques années, pour une rectification du même fleuve, il avait été entendu que la Prusse participerait à la dépense pour vingt millions. Or, l'État prussien tergiversait, au moment de l'approbation de la convention conclue à cet effet.

Devant son attitude, Brême, dédaigneusement, fit connaître que la subvention de l'Etat lui importait peu. Les travaux commencèrent de suite, la ville régla le tout.

Dans cette cité allemande, on paie actuellement comme impôt, 14 pour cent du capital et les Brémois n'ont, de ce fait, nulle inquiétude. Mais le tonnage de leur port, qui se montait en 1870 à

un million trois cent mille tonnes, est monté aujourd'hui à plus de six millions de tonnes (1).

Et la ville s'est enrichie dans la même proportion

Pourrait-il en être autrement avec une telle initiative, un tel dédain des secours de l'Etat (2) !

« Aide-toi, le ciel t'aidera » ! voilà la devise des Brémois ; il semble qu'elle pourrait aussi être celle de Paris, en ce qui concerne le projet de Paris port de mer.

Pour le canal des Deux-Mers, la question se pose tout autrement.

Si Bordeaux, Toulouse et Narbonne y trouveraient un gros avantage, il n'en est pas moins vrai que le principal effet du canal serait certainement la transformation rapide et totale de toute une région égale au sixième de la France.

Et, comme nous allons essayer de le démontrer, cette transformation aurait une influence énorme sur l'avenir économique du pays tout entier, par suite de sa répercussion sur notre situation maritime, industrielle, commerciale et démographique.

Le canal des Deux-Mers n'est donc pas une œuvre d'intérêt local ou particulier, son intérêt est puissant en même temps que général.

« Nous avons en France un réseau admirable de fleuves et de » canaux, dit le commandant Cloarec (3), mais on les laisse dépérir, » ils s'envasent et sont restés tels qu'à leurs débuts. Quant à ce canal » des Deux-Mers, déjà étudié et reconnu exécutable au temps de » Henri IV, nous discutons encore sur la possibilité de le percer. » Cependant, une Compagnie existe qui s'offre à faire le travail à ses » risques et périls, un projet de loi dans ce sens a été déposé à la » Chambre, le 12 mai 1899. Il semble que cela n'intéresse

---

(1) Dans ce chiffre n'est pas compté, comme chez nous, le tonnage des navires faisant simplement escale à Brême, sans charger ou décharger (Huret).

(2) A Leipzig, l'habitant paie 113 francs d'impôts municipaux, alors qu'à Lyon l'habitant ne paie que 43 fr. (Huret).

(3) Commandant Cloarec. Conférences sur la marine (Ecole supérieure de guerre), page 3.

» personne, et, cependant, quel merveilleux instrument de richesse  
» pour tous les riverains et pour le pays tout entier, même sans  
» parler des avantages militaires que notre marine de guerre en  
» retirerait!!! ».

---

### INTERÊT MARITIME DU CANAL DES DEUX-MERS

La marine marchande d'un pays est un facteur de prospérité remarquable, en même temps qu'une sorte de baromètre de la situation économique de ce pays : la suprématie économique de l'Angleterre s'accompagne de sa suprématie maritime ; la concurrence que lui fait l'Allemagne est maritime en même temps qu'économique. « Outre l'énorme profit matériel, dit Elysée Reclus, qu'une nation » tire du développement de ses transports, outre les bénéfices que » lui assure le travail de ses chantiers maritimes, la perpétuelle » mise en œuvre de son outillage, les débouchés que trouvent dans » cette industrie les produits de ses usines, le fer, le cuivre et le » bois, la somme de salaires qu'elle peut ainsi distribuer à sa popu- » lation ouvrière ; outre l'assurance qu'elle a de pouvoir demander » à ses propres ressources la construction de ses bateaux de guerre, » outre, enfin, l'aide précieuse qu'en cas de lutte lui prêtent les » grands transports de commerce armés en croiseurs, un intérêt » d'un genre tout spécial mais d'un prix inestimable s'attache à la » présence, sur toutes les mers du globe, du pavillon national » glorieusement promené. Une flotte marchande n'est pas seulement » pour un pays un instrument de fortune, c'est encore une enseigne » de crédit, un signe de force, la preuve affirmée devant tous les » peuples de sa puissance. Il faut donc s'efforcer de développer » jusqu'au maximum possible l'industrie maritime ». Or, où en sommes-nous, nous autres français au point de vue maritime ?

Lisez ce qu'écrivait Marcel Dubois sous le titre : « Notre expropriation maritime ».

« Le spectacle est triste et saisissant. Notre marine de guerre  
» maintenue à grand peine et à grands frais dans un rôle secondaire ;  
» nos ports de commerce envahis par le pavillon étranger, nos  
» colonies servant, plus encore que la métropole, à l'expansion de  
» nos plus dangereux rivaux ; bref, la dépossession et l'expropriation,  
» parce que nos avantages géographiques de position semblent  
» tomber, les uns après les autres dans le domaine public. Cherbourg  
» devient un port allemand... et que dire de tant d'autres ports de  
» nos colonies où notre flotte de commerce ressemble à l'enfant  
» honteux et mis en quarantaine, dans une maison où le père de  
» famille tient table ouverte pour les étrangers.

» Et nous, professeurs de géographie, nous continuons à  
» commenter les belles paroles de Richelieu vantant les avantages de  
» notre position entre deux mers, nous disons à nos élèves que  
» Dakar, Saïgon sont des postes merveilleusement placés. Et nous  
» oublions d'ajouter qu'ils le sont pour toutes les marines amies ou  
» ennemies, indistinctement.

» Nous citons les chiffres du mouvement de nos ports, et nous  
» omettons de faire la soustraction de tout le fret que nous enlève le  
» pavillon étranger chez nous-même, en France, et aux Colonies ;  
» nous additionnons, pour convaincre nos élèves, le tonnage français  
» et le tonnage allemand de Cherbourg !

» Pourquoi sommes-nous ainsi conquis en pleine paix ? (1).

» Le bizarre préjugé qui veut que la marine soit exempte de  
» protection parce que la marine est du « commerce » et le commerce  
» nécessairement « libre échangeur » n'est qu'un enfantillage, mais  
» un enfantillage coûteux et significatif ! Quelle incohérence dans  
» un régime de protection douanière qui reste un régime de libéra-  
» lisme gaspilleur en matière maritime. C'est le jeu de l'industrie  
» qui charge des concurrents du soin de transporter ses produits.  
» Car enfin, la marine est une industrie cumulative de toutes les

---

(1) Article paru dans le journal « *Le Matin* » sous le titre : Notre expropriation maritime.

» autres industries. Elle est fille de la métallurgie et non plus de la  
» pêche ou du canotage ; elle sort de nos usines de construction  
» métallique et fait vivre — ou devrait faire vivre — plus encore  
» que nos pêcheurs de morue ou de sardines, nos ouvriers mécani-  
» ciens, électriciens, chaudronniers..., tous nos ouvriers à peu  
» d'exceptions près ! Elle intéresse donc toute la France, et non  
» point seulement la France des lisières maritimes comme on le  
» croit très souvent chez nous. Et c'est la première raison de cette  
» invasion qui rappelle les temps de l'épreuve à laquelle Colbert  
» mit fin.

» Notre division en réseaux indépendants de voies ferrées empêche  
» la concentration du fret dans nos ports ! Tel réseau a intérêt à  
» diriger les marchandises vers Anvers au détriment du Havre ; tel  
» autre vers Gènes au détriment de Marseille ; un troisième vers  
» Lisbonne, au détriment de Bordeaux, un quatrième vers la Pallice,  
» au détriment de Bordeaux et St-Nazaire ! A côté de nous, l'Alle-  
» magne concentre l'effort de toutes ses voies ferrées vers ses ports  
» et ses navires nationaux.

» Notre réseau navigable est dans une condition de cohésion très  
» imparfaite et d'exploitation parfaitement anarchique. Comment  
» y aurait-il afflux de notre circulation inférieure vers la périphérie,  
» quand veines et artères sont ainsi engorgées à l'intérieur ?

» Divisés contre nous-mêmes, nous sommes dévorés par  
» l'étranger : cela devait être. Nous avons signé des traités de  
» « réciprocité », combien illusoires ! Mais nous les avons signés, et  
» ils nous tiennent ! Nous avons le droit de toucher Hambourg et  
» Brême, en allant du Havre à New-York ou Rio de Janeiro, moyen-  
» nant quoi, les allemands ont le droit (littéralement identique !) de  
» toucher Boulogne, Cherbourg aujourd'hui, demain Brest sans  
» doute, sur leur chemin. Un libéral et orthodoxe disciple de Cobden  
» me dira : « Le droit d'escale est acquis et imprescriptible ». —  
» — Pourquoi, s'il vous plait ! — L'allemand a le charbon à  
» meilleur compte que nous : nous en fait-il profiter ? Alors,

» pourquoi lui faire don de notre avantage de position, notre  
» revanche, après tout ?

» Les stipulations économiques du traité de Francfort qui devaient  
» nous conduire à un « second Sedan » n'ont elles pas été grande-  
» ment atténuées par la révolution de notre régime douanier inauguré  
» en 1892, confirmé cette année même ? Les traités de commerce  
» qui nous liaient n'ont-ils pas été dénoncés, grâce à la politique  
» clairvoyante des vingt dernières années ? Le gouvernement ne  
» vient-il pas, par des actes de politique financière excellents et  
» mémorables (refus de l'emprunt hongrois, ajournement de  
» l'emprunt turc), d'anéantir cet autre vieux préjugé aux termes  
» duquel l'argent, « nerf de la guerre », n'aurait point de patrie !  
» Si rien ne nous oblige à payer de nos deniers des préparatifs de  
» guerre dirigés contre nous, ou nos alliés, ou nos amis, pourquoi la  
» belle position de nos ports métropolitains ou coloniaux servirait-  
» elle à la fortune des marines de commerce rivales, donc, à la  
» préparation des marines de guerre ennemies, car les marines de  
» commerce sont la base des marines de guerre. Elles dressent le  
» vrai matelot d'aujourd'hui, le mécanicien.

» Mais nous sommes en pleine paix... mais nous n'avons point  
» d'ennemis. Qui le croit ? Qui ignore qu'aujourd'hui le peuple qui  
» se laisse ruiner en pleine paix sera vaincu avant d'avoir fait ou  
» sans faire la guerre, ou après l'avoir fait dans des conditions  
» désespérées ?

» Cherbourg abandonné à tout venant, Dakar, Saïgon rendus  
» d'emploi banal et non privilégié, c'est l'emprunt hongrois ou  
» l'emprunt turc ! Mais, supposons la paix inoffensive ; faisons  
» semblant de croire à la fraternité européenne en Afrique... ou  
» ailleurs !

» Il reste vrai qu'on doit échanger un avantage contre son  
» équivalent. L'Américain nous ouvre New-York, où nos navires  
» chargent et déchargent avec profit ; l'anglais nous permet l'accès  
» avantageux de ses ports ; nous gagnons à visiter les ports italiens,  
» espagnols, brésiliens, argentins... Donnons en échange de ce que

» nous recevons, et mesurons nos dons à ceux d'autrui ! En  
» revanche, notre marine est absente, ou peu s'en faut, des ports de  
» Hambourg et de Brême : elle n'a rien à gagner et ne gagne rien  
» dans les ports coloniaux allemands. Alors ?... Alors toute notre  
» diplomatie maritime est à refondre... et comme il faut longtemps,  
» commençons tout de suite.

» Quand il y aura moins d'étrangers dans la famille, on pourra  
» mieux aménager la maison ».

Dans ce court résumé, après la constatation de notre décadence navale, il est quelques idées que le grand géographe a énoncées et qui doivent attirer toute notre attention.

Avec beaucoup d'esprits avisés, M. Marcel Dubois ne va pas chercher les causes de notre marasme uniquement dans la question du fret : il attribue surtout notre faiblesse maritime à la faiblesse de l'outillage, à la mauvaise organisation des travaux et moyens de transports.

Enfin il déplore l'exploitation gratuite de notre situation, de nos ports, par les bateaux étrangers. Mais, à qui la faute ?

« Lorsque le gouvernement anglais, en échange de l'ouverture  
» de nos ports, nous accorda, dans les siens, le même traitement  
» qu'au pavillon britannique, nos négociateurs ne soupçonnèrent pas  
» un moment que la réciprocité n'était qu'apparente. En France,  
» tous les travaux publics appartiennent à l'Etat ; dans le  
» Royaume-Uni presque tous les plans, ports, bassins, phares,  
» quais, etc... ont été construits et sont exploités par des compa-  
» gnies ; d'où il résulte que le gouvernement anglais n'a été engagé  
» par sa signature que pour les ports lui appartenant et que rien n'a  
» empêché les compagnies d'accorder un traitement de faveur au  
» pavillon national. Voici un exemple, entre autres, de ce trai-  
» tement de faveur. Certains ports consentent aux navires qui leur  
» sont attachés des tarifs réduits.

» Ainsi, un vapeur inscrit au port de Liverpool acquittera à  
» Southampton les mêmes droits de bassin qu'y paierait un vapeur  
» français (s'il en venait !) mais, à Liverpool, il profitera d'un

» abonnement auquel, pas plus les vaisseaux anglais attachés à un  
» autre port que les français ou les allemands ne pourront souscrire.  
» Etendons cet exemple aux autres ports comme Londres, Glasgow,  
» Newcastle, etc..., il s'ensuivra que chaque bâtiment anglais sera  
» sûr, à son retour du continent, de trouver un port où ses dépenses  
» seront moindres, tandis que les français paieront partout le prix  
» fort » (1).

Ainsi, les Anglais, comme les Allemands ont bénéficié de notre naïveté, de notre insouciance : en ne donnant que peu, de nous ils ont tout obtenu.

Mais pourquoi nous plaindre... nous n'étions pas tenus d'être dupes...

Mieux vaut à cette situation trouver une issue avantageuse.

Le remède que Marcel Dubois indique est simple, et il n'entraîne pas de frais. Il aboutirait à taxer les navires étrangers qui viennent trafiquer chez nous, c'est-à-dire à considérer la navigation comme une industrie à protéger.

Selon le principe de « Donnant, donnant » des traités de commerce avec les autres nations établiraient les conditions de ce protectionnisme.

Mais il est évident que ce remède ne serait point pour plaire aux diplomaties, s'il était appliqué intégralement.

Et là gît la difficulté.

Retirer un droit acquis depuis longtemps, ou même seulement inventer de nouvelles taxes qui, d'après ce qu'exprime le résumé de Marcel Dubois, ne pèseront que sur certaines nationalités, c'est-à-dire sur celles qui n'auront rien à nous offrir par réciprocité, cela pourra sembler aux diplomates gros de périls.

En effet, la guerre de tarifs ne va jamais sans un refroidissement des relations diplomatiques. Or, le maintien de la paix est toujours l'idéal qui domine toutes considérations. La crainte de la compromettre

---

(1) *Revue française des colonies et de l'étranger*, 1887.

suffira pour que le remède de Marcel Dubois ne soit pas intégralement appliqué.

D'ailleurs, certaines cités tirent de gros avantages du passage des bateaux étrangers dans leurs ports.

En 1910, les lignes allemandes ayant songé à modifier leurs escales de Boulogne et de Cherbourg, aussitôt les municipalités de ces villes sont intervenues, des délégations sont allées à Hambourg s'aboucher avec les administrations maritimes allemandes.

Avant donc de taxer et d'éloigner ainsi les vaisseaux étrangers, il s'agit de s'assurer que les nôtres sont en mesure de les remplacer.

Mais si on ne peut, du jour au lendemain, taxer les bateaux étrangers qui utilisent nos ports, nous pouvons, en tout cas, dans les grands travaux qu'il est nécessaire d'entreprendre, assurer à nos compatriotes des avantages précieux. En agissant ainsi nous ne lésons aucun droit acquis, puisque la différence de traitement s'appliquera à des voies nouvellement livrées à la navigation, voies que nous aurons ouvertes avec nos moyens propres, et que des Compagnies exploiteront, Compagnies qui devront en tirer des bénéfices suffisants pour servir l'intérêt de l'argent avancé.

Qu'on taxe seulement les étrangers, il n'y aura là rien que de très naturel : pourquoi, n'ayant rien payé, auraient-ils le droit de jouissance ? D'autre part, l'exemption de taxes dont nos marins jouiront pourra être donnée comme la contre-partie des subventions que l'Etat accorde à de pareilles entreprises, et, ainsi, les récriminations seront rendues plus difficiles.

M. Gauthier, ancien Ministre des Travaux publics, dans le *Journal* du 10 mars 1911, déplore lui aussi notre décadence navale. Il préconise l'aménagement de Brest en grand port de commerce destiné à monopoliser le trafic continental avec l'Amérique du Nord, et il réclame l'amélioration des voies d'accès terrestres qui aboutissent à notre port breton.

Sa conclusion est à citer :

« Mais les capitaux nécessaires ? Ils ne manquent certes pas en

» France. Nous avons dépensé sans compter, pour l'aménagement  
» et le développement de nos transports à l'intérieur, nous dépensons  
» encore. Allons-nous lésiner lorsqu'il s'agit de lutter contre la  
» lourde hégémonie maritime des puissances concurrentes, d'ouvrir  
» des débouchés nouveaux à notre commerce et à notre industrie et  
» d'arracher notre marine marchande à une déchéance irréparable ?  
» Il n'est pas d'argent qui, dans le passé, ait été consacré à la  
» réalisation d'une œuvre plus utile et plus nationale ! »

Mais oui, il est urgent d'apporter un remède à notre situation maritime ! Tous les bons français commencent à s'en apercevoir.

Qu'on aménage donc Brest et ses voies d'accès pour améliorer ses conditions de lutte. Lorsque les marchandises et les émigrants européens viendront s'y embarquer pour l'Amérique, nos lignes de l'Atlantique n'auront plus besoin de primes à la navigation, moyen factice qui, actuellement, ne leur permet pas de végéter.

Mais notre avenir est surtout en Méditerranée, il ne faut pas l'oublier. Là, nous avons notre empire africain à alimenter, à servir, à exploiter.

Entre nous et notre Afrique-Mineure, nous ne devons pas tolérer, la loi du pavillon serait-elle abolie, que des rivaux viennent avec succès concurrencer nos lignes de navigation nationales. De l'instant, en effet, où la France africaine se verrait surtout desservie par des lignes étrangères, notre marine marchande ayant perdu en Méditerranée occidentale la prépondérance absolue, de cet instant daterait pour nous une ère de dépossession graduelle. La question des relations d'affaires modifierait le jeu des intérêts actuels, et le problème des races, si aigu dans ces régions, ne se résoudrait probablement pas en notre faveur. Tout au moins alors, l'indépendance de l'Afrique-Mineure ne saurait tarder, et nous verrions se renouveler à notre détriment, les événements qui déterminèrent la séparation des Etats-Unis et de l'Angleterre.

Une marine marchande puissante est indispensable en France.

C'est un fait. Un autre fait, c'est qu'actuellement nous sommes loin de posséder cette puissante marine...

Mais sommes-nous irrémédiablement déçus au point de vue maritime ? Il ne faut pas le croire.

L'histoire prouve en effet que rien n'est plus changeant, plus éphémère, que la domination maritime, car cette domination ne coïncide pas forcément avec les conditions physiques dans lesquelles vit un peuple. Elle dépend surtout de facteurs essentiellement variables, dont l'importance, énorme aujourd'hui, peut être devenue minime, en l'espace de quelques années.

On dit couramment qu'un pays pourvu largement de côtes, avec des articulations nombreuses, une mer hospitalière doit fournir fatalement une puissance maritime de tout premier ordre.

Le fait peut être vrai, il n'est point forcé.

L'Angleterre, pays insulaire, a dû tourner tous ses efforts politiques ou économiques vers l'empire de la mer. En partie par sa politique unilatérale, mais en partie aussi pour d'autres causes, elle est parvenue à assurer sa suprématie.

Mais l'Espagne aussi possède beaucoup de littoral, l'Italie est admirablement bien placée, et, cependant, la domination maritime de l'Espagne n'a point duré un siècle, et, depuis la domination romaine, depuis Venise, l'Italie ne fut plus jamais une puissance maritime de premier ordre.

La France même, avec ses trois mille kilomètres de côtes sur l'Océan et la Méditerranée, voit sa puissance maritime diminuer constamment, si on la compare à celle des puissances voisines, alors que « l'Allemagne, qui n'a que quelques centaines de kilomètres de » mauvaises côtes sablonneuses et vaseuses, grandit tous les jours, » avec une rapidité capable d'inquiéter même la première puissance » navale du monde, l'Angleterre » (1).

Le développement et la nature des côtes ne sont donc pas des raisons suffisantes pour expliquer la prospérité maritime d'un pays.

D'autres raisons interviennent.

---

(1) « *La Mer* », Camille Vallaux.

Ainsi, pour l'Angleterre et pour l'Allemagne, on attribue généralement à leur richesse en charbon et en fer, le développement remarquable de leur industrie maritime : la construction du bateau s'y fait à meilleur compte, le combustible à bon marché permet une navigation plus économique que dans les pays dépourvus de houille.

Mais une des grandes causes de prospérité réside dans la situation géographique par rapport aux grands faisceaux de voies de communication maritime.

Si l'Angleterre et l'Allemagne se disputent la prépondérance mondiale, c'est surtout parce qu'elles sont à l'origine du plus grand de ces faisceaux. En effet, les industries de ces deux pays alimentent, à son point de départ, la voie commerciale des Indes et de l'Extrême-Orient, d'une importance énorme.

Vers l'Amérique, le faisceau qui surgit de la mer du Nord est également important.

Et ces points d'origine ne peuvent être ailleurs, en l'état actuel des choses, parce qu'ils dépendent de la grande industrie, et que celle-ci, aujourd'hui encore, est liée plus ou moins étroitement aux points d'extraction de la houille.

Cette suprématie maritime des pays septentrionaux s'explique donc aisément ; mais elle disparaîtrait avec les raisons qui l'ont fait naître, si, par exemple, l'électricité se généralisant dans ses modes d'emploi, le charbon perdrait une grande partie de son importance actuelle. Dans ce cas, les grands faisceaux maritimes modifieraient leurs points d'origine : ceux-ci se transporteraient là où l'électricité aurait déterminé la formation de régions industrielles plus puissantes.

Ainsi, supposons le canal des Deux-Mers creusé et ouvert au grand trafic, l'énergie électrique donnée par le fleuve et les rivières se déversant dans le canal, utilisée entièrement....

Croit-on qu'alors la situation maritime de notre pays ne serait pas rapidement tout autre que celle que nous constatons aujourd'hui ?

Ne peut-on concevoir dans le bassin de la Garonne une industrie puissante alimentée par les immenses forces hydrauliques de la

région, industrie qui constituerait alors un point d'origine, secondaire tout au moins, du grand faisceau méditerranéen ?

Enfin, ne verrons-nous pas, dans quelques dizaines d'années, les bateaux mus par l'électricité, le progrès marche vite... ? Ce serait, au détriment des pays du Nord, la revanche du Midi, si riche en forces naturelles...

Mais ceci, c'est l'avenir.

Revenons aux réalités.

Contentons-nous de notre canal, et réclamons pour nos bateaux un traitement de faveur, l'exemption presque totale de la taxe à laquelle seront assujettis nos concurrents. Il n'est pas douteux que, dans ces conditions, le canal serait, pour nous, un puissant moyen de relèvement maritime.

Il ne faut pas oublier en effet que la lutte est âpre entre les Compagnies de grande navigation. La baisse continue du prix du fret, due, en grande partie, à l'excès d'activité des chantiers de construction navale, a atteint des proportions telles que certaines Compagnies éprouvent d'énormes difficultés pour se maintenir. En 1908, la Hambourg-Amérika a dû désarmer une partie de sa flotte ; elle ne put distribuer aucun dividende à ses actionnaires.

En 1909, elle est arrivée à distribuer 6 %, grâce à la reprise des affaires. Mais le Norddeutscher Lloyd a dû, cette année-là encore, faire patienter ses actionnaires ; il a pu, simplement, effectuer un large amortissement.

En Angleterre, d'après le relevé annuel donné par le journal le « *Fairplay* » 88 Compagnies de cargo-boats possédant une flotte jaugeant 4.725.000 tonneaux et représentant un capital de 360 millions, ont distribué en moyenne 2,5 % seulement de dividende, en ne faisant qu'un tiers à peine de l'amortissement de 5 % que la prudence exige (1).

---

(1) *Revue politique et parlementaire*, 10 février 1911. *Revue des questions de transport*, Colson.

Comme on le voit le bénéfice est petit, dans l'industrie maritime, et on conçoit qu'il faille actuellement l'appât des primes pour que notre flotte marchande continue la lutte.

Mais aussi on peut se représenter combien le moindre avantage dont bénéficierait une des marines rivales, romprait, à son profit, l'équilibre si laborieusement établi aujourd'hui.

Souhaitons à la marine française le creusement du canal, et espérons que, pour elle, l'exploitation en sera nationale. Disons le mot, pour relever notre marine, il faut le « protectionnisme » intelligent qui, déjà, a sauvé notre industrie et notre agriculture.

Nous trouvons dans le livre si instructif de G. Huret (1) d'autres enseignements précieux.

L'état de décadence de notre marine marchande a été, en effet, le sujet de très intéressantes conversations entre M. Huret et M. Platé, le Président du Norddeutscher Lloyd.

Voici ce que dit ce dernier :

« Si la France savait se contenter de cinq ou six grands ports, par exemple : Dunkerque, le Havre, Cherbourg, Bordeaux, Marseille et peut-être Cette, admirablement placés comme ils le sont, ce serait suffisant, car il ne faut pas disséminer ses forces et son argent ; vous pourriez alors exécuter les travaux nécessaires pour mettre vos ports à la hauteur des grands ports modernes.

» Tandis qu'à présent, vous ne faites rien. La jalousie des petits contre les grands empêche tout effort important vers un point qui aurait l'air d'être favorisé. De sorte que, pour ne pas mécontenter les petits et les moyens, vous demeurez dans l'inaction.

» Pendant ce temps, les autres pays marchent, et c'est ainsi que la France se voit chaque jour distancée ».

Ainsi, toujours les mêmes constatations, les mêmes critiques : Notre situation à cheval sur deux océans est admirable, nous avons tout ce qu'il faut pour posséder une flotte marchande de premier

---

(1) Huret : « De Hambourg aux Marches de Pologne ».

ordre, mais de grands travaux sont nécessaires pour aménager ports et voies de communication, et, surtout, nous devons modifier radicalement la méthode employée jusqu'ici, si nous voulons mener à bien des grands travaux (1).

Le seul remède à la situation que l'État français ait trouvé a consisté dans l'allocation de primes à la marine marchande.

Or, voici ce que dit M. Platé :

« Les primes françaises enrichirent beaucoup d'anglais et d'allemands, car, dès leur institution, des groupes étrangers fondèrent en France des sociétés maritimes. On exploita le budget français en faisant faire des kilomètres à vide aux navires de ces sociétés. En huit ans un armateur allemand a regagné le prix de son bateau ».

On vit alors le fait suivant, paraît-il : un quatre mats français refuser à Hambourg un chargement pour Calcutta, le capitaine préférait s'en aller à vide en Australie, sans perdre de temps à charger : il gagnait plus. La loi vient d'être changée ; il faut un tiers ou un quart du fret pour avoir droit à la prime, mais le principe reste le même, il ne s'agit pas de faire du commerce, il s'agit de couvrir des kilomètres. Le mal n'est qu'atténué.

Pour contrebalancer l'effet possible des primes françaises, le gouvernement Allemand songea un instant à en allouer : le Hambourg-Amérika et le Lloyd les refusèrent : « Ce serait, répondirent leurs présidents, la mort de notre initiative et de notre activité ! Nous avons grandi sans l'Etat, nous voulons continuer sans lui ».

Aussi l'Etat prussien ne rétribue que les services rendus, et sa flotte ne s'en porte pas plus mal.

Profitons des leçons que nous donne l'Allemand. Cherchons autrement que par les primes la renaissance de notre marine.

Exécutons les grands travaux nécessaires, et n'oublions pas le conseil que nous donne Marcel Dubois : Utilisons notre belle situation

---

(1) Le programme Freycinet envisageait l'amélioration de 70 ports !!!

maritime pour favoriser nos bateaux au détriment des concurrents, de même que nos concurrents utilisent leur richesse en charbon, en minerai, sans songer à partager avec nous ce que la nature leur a donné.

Si nous exécutons le projet Paris port de mer, que la Compagnie fermière du Canal fasse payer des droits aux navires ne battant pas pavillon français et ne possédant pas un équipage de nationaux et, qu'elle en exempte les nôtres. La faveur dont jouiront nos compagnies de navigation leur permettra tout au moins de se réserver le commerce national.

Et maintenant, si nous appliquons le même principe au futur Canal des Deux-Mers, voyez comme les résultats en seront féconds.

C'est le trajet de Hambourg ou Londres à Port-Saïd abrégé de trois jours au moins pour tous les bateaux empruntant le canal.

Mais, pour nos navires, quel avantage sérieux sur les concurrents que cette taxe de passage imputée aux étrangers et dont ils seront, eux, dispensés.

Naturellement, il ne s'agira pas de rendre la taxe tellement onéreuse qu'elle en devienne prohibitive.

Il s'agira de la calculer de telle sorte qu'il y ait encore économie appréciable pour le bateau empruntant le canal, par rapport au trajet effectué par Gibraltar : Economie basée sur les frais généraux, sur la réduction du temps de la traversée.

Ce sera là un système de primes autrement intelligent que celui dont jouit actuellement notre marine : ce sera la prime au travail. Et ce protectionisme aidera fortement à son relèvement.

---

## INTÉRÊT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Ce serait évidemment une illusion de croire qu'on peut, à volonté, créer une région industrielle ou commerciale n'importe où, en y établissant des voies de communications.

Là, où des éléments de trafic et d'activité existent, la voie permet de les mettre en œuvre, de les développer à plein, mais elle ne crée généralement rien par elle-même.

C'est ainsi qu'Yves Guyot a pu écrire, à propos du projet de la Loire Navigable ; « La voie ne crée pas la production, elle est une » conséquence de l'Industrie, l'Industrie ne s'adapte pas à la voie, » c'est la voie qui s'adapte à l'Industrie. Certaines personnes » paraissent s'imaginer que c'est le Rhin qui a inventé les houilles » de la Westphalie. Mais s'il n'y avait pas de houillères en Westphalie, » il n'y aurait pas de houille à transporter en aval et en amont du Rhin. » S'il y avait du minerai de fer en Westphalie, il n'y aurait pas de » minerai à transporter de Rotterdam, d'Emden à Essen ou à » Dortmund. La navigation s'est développée parce que la quantité » des objets à transporter a augmenté.

« Mais vous pouvez jeter des centaines de millions dans la Loire » navigable vous ne changerez pas la Touraine en Westphalie, vous » n'y établirez pas un haut-fourneau » (Yves Guyot, *La Crise des transports*).

Quand même, en effet, la Loire serait navigable jusqu'à Roanne, il n'en est pas moins vrai qu'elle ne serait encore qu'une impasse, et elle ne pourrait avoir la prétention d'apporter dans la région, des éléments considérables de richesse. Elle ne ferait que faciliter le transport des matières premières, soit vers l'aval, soit vers l'amont. Et comme le sous-sol n'y est pas riche, comme l'Industrie n'y est pas puissante, les frais de transports seraient élevés, car bien des marchandises transportées auraient à supporter double fret.

C'est que la Loire navigable ne pourrait être qu'une voie régionale de communications dont les éléments de trafic seraient uniquement constitués par les expéditions ayant une origine ou un but régional. Et, ainsi, ce trafic serait fort limité, en l'état actuel des choses. Il aiderait peut-être les entreprises qui existent déjà, mais, par lui même, il ne créerait rien de nouveau.

Le Canal des Deux-Mers est loin de présenter le même caractère. Tout d'abord, il ne dépendra pas de ce qui existe dans la région

traversée. Il utilisera une situation géographique admirable, pour devenir très vite le moyen de passage le plus fréquenté entre Londres et la Méditerranée ; son trafic sera donc considérable et, quelle que soit l'économie de la région, il n'en sera guère influencé.

En effet, ce qui s'applique à un canal régional ou interrégional ne peut plus convenir lorsqu'il s'agit d'une voie intérocéanique. Et c'est la différence qui existe entre la Loire navigable ou les canaux du Rhin, et les canaux de Kiel ou des Deux-Mers. Enfin, au point de vue industriel, ce qui différencie le canal Maritime du canal ordinaire, c'est, avant tout, la proximité de l'Océan qui permet aux bateaux d'apporter à pied d'œuvre et sans transbordement, tout ce qu'exige l'Industrie.

Or, c'est cette présence de la mer qui fait que les grands ports sont en général des villes industrielles, et c'est ce qui a permis aux côtes allemandes de se couvrir de chantiers et d'usines de toute sorte, sans que les produits du sol aient déterminé cette éclosion en quoi que ce soit.

« Une grande ville maritime devient, aujourd'hui, une sorte  
» d'usine colossale, dans laquelle, pour les seules opérations du  
» commerce, la machine remplace le bras humain devenu insuffisant.  
» Or, par suite de la règle si remarquable et si rarement démentie  
» de l'attraction mutuelle des industries mécaniques, il suffit que les  
» opérations commerciales d'un port en fassent un grand consom-  
» mateur de chevaux-vapeur et d'énergie électrique, pour qu'autour  
» des bassins et des entrepôts s'agrègent des industries de toute  
» espèce. Le développement maritime industriel appelle et provoque  
» un développement industriel non maritime, aiguillonné par le  
» débarquement en masse de matières premières de tout genre et  
» par l'accroissement de la population ouvrière autour des quais.  
» C'est ainsi que les ports français du Havre, de Marseille, de Nantes  
» et de Bordeaux, malgré leur lenteur à suivre le mouvement écono-  
» mique, sont devenus, comme les ports étrangers, de florissantes  
» villes d'industrie ; sur ces points, quoiqu'on puisse croire le  
» contraire en n'étudiant pas les choses de près, l'impulsion commer-

» ciale a précédé l'impulsion industrielle et l'a fait éclore. Il en a  
» été ainsi dans tous les grands pays maritimes. Hambourg était un  
» port prospère bien avant que la grande industrie prit en Allemagne  
» le développement prodigieux que nous voyons. En Angleterre, au  
» XVIII<sup>e</sup> siècle, c'est la croissance du commerce maritime qui a  
» stimulé l'industrie. M. Mantoux a justement remarqué que la  
» prospérité du port de Liverpool est antérieure au développement  
» industriel du Lancashire et qu'elle l'a favorisé, et il ajoute :

» L'impulsion qui a tout mis en mouvement est venue du  
» dehors ».

« Rien de plus exact, à condition d'ajouter que le port de  
» commerce se transforme, lui aussi, comme les régions sur lesquelles  
» rayonne son influence. L'ancienne ville de commerce devient ville  
» d'industrie. Autrefois, l'activité du grand port était tout entière  
» sur les quais où les portefaix déchargeaient des caisses et roulaient  
» des tonneaux ; aujourd'hui, elle est non seulement sur les quais  
» industrialisés, mais dans les fabriques et dans les usines dont les  
» hautes cheminées dominant les bassins et les docks » (1).

Il en sera de même dans notre Midi, nous en sommes persuadé.  
Avec le Canal, le Languedoc deviendra une région de passage extrême-  
ment fréquentée, et il en résultera forcément des besoins nouveaux,  
d'où une augmentation du commerce régional. L'activité maritime  
déterminera fatalement par la suite une augmentation de l'activité des  
populations riveraines.

Cette activité se portera d'abord sur le commerce et sur les indus-  
tries alimentaires, afin de donner satisfaction aux besoins des hôtes  
de passage.

Ensuite, le trafic maritime étant énorme, la région verra s'installer  
les industries indispensables à l'existence, au bon entretien, et à la  
réparation des navires.

Ainsi, les industries maritimes apparaîtront, et, en même temps

---

(1) Camille Vallaux. — La Mer. Géographie sociale, page 315.

qu'elles, les grandes entreprises installeront fatalement leurs comptoirs. La région s'industrialisera.

Quels sont, d'ailleurs, les principaux éléments qui déterminent la formation des grandes régions industrielles ?

Ce sont, combinées ensemble, ou se rencontrant isolément :

1<sup>o</sup> Les ressources du sol et du sous-sol ;

2<sup>o</sup> La situation géographique ;

3<sup>o</sup> La proximité de débouchés importants ;

4<sup>o</sup> La faculté d'utiliser les cours d'eau comme producteurs de force motrice ;

5<sup>o</sup> Les facilités dont jouit le commerce relativement à l'écoulement des produits.

Les *ressources du sous-sol*, houille, minerais, ont constitué la base de la richesse en Westphalie, en Belgique, dans l'Ouest Anglais, dans le Nord et l'Est Français.

Elles représentent actuellement l'élément le plus important de la prospérité industrielle.

*Certains produits du sol* déterminent également la fondation d'industries considérables. Ainsi, les distilleries d'alcool, en Allemagne, se rencontrent nombreuses dans les régions de culture de la pomme de terre (Silésie, Saxe, Brandebourg, Posen) ; l'industrie sucrière s'est multipliée dans les pays de culture de la betterave (Saxe, Hanovre, Brunswick, Anhalt, pour l'Allemagne) (Nord et Picardie, en France).

Il en est de même des papeteries qui s'établissent de préférence à proximité de la matière première (Forêts).

*La situation géographique* d'une contrée a une valeur naturellement plus difficile à évaluer, mais qui, cependant, peut atteindre un très grand coefficient.

Ainsi, les régions maritimes allemandes et anglaises sont entièrement industrielles, et, pourtant, elles ne possèdent aucune ressource dans leur sous-sol.

Brême, Hambourg, Kiel, Lübeck, Stettin, Dantzig, Elbing

Koenigsberg travaillent le fer, la laine, le coton, le lin, les produits chimiques, le tabac, etc. Ces cités font venir leurs matières premières d'Amérique, d'Afrique, d'Espagne, de Russie ou des pays scandinaves, et elles tirent leur combustible surtout d'Angleterre.

C'est donc leur situation maritime qui a fait leur richesse. La possibilité d'amener la matière première à bon compte jusqu'aux portes de l'usine, a permis de fabriquer à bon marché; l'esprit d'entreprise des industriels allemands et l'intelligence de leurs voyageurs ont fait le reste.

La proximité de débouchés assurés, permet l'établissement d'industries dans certaines régions paraissant même défavorisées.

C'est ainsi que la Suisse du Nord, quoique dépourvue de matières premières, s'est ouverte à des industries variées; l'Italie a fait de même et ces deux pays sont ainsi parvenus non seulement à fabriquer une bonne partie de leur consommation, mais encore, pour certains articles, à exporter chez leurs voisins le surplus de leur production.

D'ailleurs, même en Allemagne, c'est le besoin qui a créé l'organe, c'est le débouché qui a tant poussé la production.

Si l'industrie allemande s'est développée si formidablement, c'est non pas tant parce qu'elle disposait des matières premières, que parce qu'elle avait une clientèle imposante qui sollicitait impérieusement son activité.

Actuellement, il est vrai, l'industrie allemande possède deux exutoires : la consommation intérieure, et l'exportation : mais cette dernière n'est surtout recherchée par les Allemands qu'en vue de placer ce dont la consommation intérieure, pourvue, n'avait plus l'emploi. Elle permet aussi, à vrai dire, le développement de la production.

Mais c'est la consommation intérieure qui, de loin, surpasse l'autre, et, jusqu'à présent, elle fut énorme.

Il s'agissait, en effet, de pourvoir, en tout, un pays, économiquement parlant, ou neuf, ou à transformer entièrement. En conséquence, on a construit, on a bâti en hâte, et on s'est pourvu d'un outillage énorme. Mais cette fièvre durera-t-elle ?

Et si cela ne dure pas, si l'exportation n'augmente pas suffisamment pendant que le marché intérieur se resserrera, malgré l'abondance des matières premières qu'arrivera-t-il ?

« Ainsi, on a construit 780 grues dans le port de Hambourg » depuis 25 ans, en faudra-t-il autant pendant les 25 années qui vont suivre » ? (1).

Et lorsque les débouchés manqueront, l'industrie pourra-t-elle continuer à produire ?

En France, même, le Protectionnisme dont jouit notre industrie a été la cause directe de la création de nombreux établissements manufacturiers.

*La houille blanche.* — Enfin, un nouvel élément vient d'entrer en jeu : c'est l'utilisation industrielle des chutes et des cours d'eau.

Toute la bordure des Alpes italiennes est accompagnée d'usines mises en action par la houille blanche. Dans nos Alpes, nos industriels, en certains points, ne sont pas restés en arrière, et la riche vallée du Grésivaudan témoigne de ce qu'il est possible d'obtenir.

L'industrie hydro-électrique n'est encore qu'à ses débuts, mais l'avenir que lui prédisent les savants est superbe.

*Facilités du commerce.* — Une région qui se développe industriellement, ipso facto, tend à devenir le siège d'un commerce intense. C'est en effet le commerce qui, écoulant les produits au fur et à mesure de leur fabrication, permet à l'industrie de travailler sans relâche.

Mais, pour que le commerce soit aisé, il est nécessaire qu'il possède des moyens de communication appropriés et suffisamment nombreux. Naturellement, les voies maritimes sont celles qui se prêtent le mieux aux échanges, et, en général, les plus grandes places de commerce sont des grands ports : Londres, New-York, Hambourg, Anvers, Liverpool, Marseille.

---

(1) Victor Cambon. — « L'Allemagne au travail ».

Dans l'intérieur, si les voies de communication n'existent pas ou sont insuffisantes, les éléments de commerce existants ne sont pas exploités comme il le faudrait.

De plus, comme les transports sont d'autant plus onéreux qu'ils sont plus difficiles, il en résulte que le commerce de ces régions se trouve fort désavantagé dans sa concurrence avec les pays mieux partagés. Et cela tue l'Industrie.

On voit de suite l'importance des grandes voies de communication au point de vue commercial et industriel, et, en particulier, des voies de communication maritimes ; et on peut se figurer la plus-value extraordinaire qu'acquerra une contrée où existent déjà des éléments de commerce, si, dans cette contrée, mal pourvue jusqu'alors, on ouvre au trafic une large artère maritime.

Le Midi possède-t-il quelques-uns de ces éléments créateurs de régions industrielles ? Voilà la question.

*Sous-sol.* — La région n'est pas riche en houille, le fait est certain. Il y a bien les petits bassins de Carmaux, Graissessac, Decazeville, Alais, mais ils ne sauraient alimenter une industrie puissante.

Comme minerais, on trouve du fer dans les Pyrénées-Orientales. Enfin, la montagne possède aussi de belles carrières de marbre qui, d'ailleurs, sont trop éloignées actuellement de la mer et des voies navigables pour fournir un élément de trafic important. Mais le canal maritime étant achevé et pourvu de voies d'accès, ces marbres pourraient fournir un chargement de retour aux bateaux apportant dans la région houilles et minerais.

*Produits du sol.* — Il subsiste encore dans la contrée les ruines d'une vieille industrie qui se meurt parce que les arrivages de laine d'Amérique et d'Australie ont écrasé la production lainière indigène. Apportez-lui à pied d'œuvre la matière première d'Amérique et d'Australie, et la production des lainages reprendra toute son importance traditionnelle à Castres, Mazamet, Bédarieux, St-Pons, Lodève.

Mais la grande richesse actuelle du Midi Français, on pourrait même dire l'unique, c'est la vigne. C'est le vin presque seul, en effet, qui alimente le trafic de la région.

Et, cependant, il est certain que ce trafic pourrait encore se développer. De plus, à côté de l'exportation des vins, la contrée devrait alimenter une exportation sérieuse des raisins et des fruits. Se doute-t-on que la République Argentine envoie annuellement en Europe des milliers de tonnes de raisins? Ces envois ne peuvent nuire évidemment à la production européenne, car, là bas, les fruits arrivent à maturité pendant nos mois d'hiver. Cela prouve du moins que les amateurs ne manquent pas dans nos régions du Nord.

Des facilités étant données au transport par mer, et vu le bon marché de la production des fruits dans le Midi, il n'est pas douteux qu'il y ait là une source de richesse à exploiter.

Mais, actuellement, il est à remarquer que nulle part en France, les *voies de communication* ne sont aussi rares et aussi précaires que dans le Midi. Les voies ferrées y sont tout d'abord bien moins denses qu'ailleurs; quant aux voies fluviales, c'est bien pis encore: la Garonne et ses affluents ne sont pas utilisables en amont de Bordeaux, le canal latéral de la Garonne végété, le canal du Midi, construit sous Colbert, n'est plus depuis longtemps à la hauteur des exigences modernes; son trafic est de 350.000 tonnes, alors que celui du canal de St-Quentin dépasse six millions.

Or, si la voie de communication ne crée pas l'Industrie, du moins le commerce et, par ricochet, l'industrie, ne peuvent se développer, même en possédant tous les autres éléments nécessaires, sans le concours de la voie de communication.

Développons donc nos canaux et nos chemins de fer, et les éléments que nous venons d'énumérer augmenteront certainement d'importance.

Mais nous n'obtiendrions encore qu'une faible partie de ce que nous sommes en droit d'espérer, si nous négligions d'utiliser la force des fleuves et des rivières qui, descendant des Pyrénées, viendront aboutir au canal.

En l'état actuel de la science, disent certains, on ne peut encore, avec *la houille blanche et la houille verte*, songer à remplacer le charbon.

Mais cependant, voyez les chutes du Niagara...

On estime que ces chutes, d'une hauteur de 45 mètres, peuvent fournir une force utilisable de 4.200 000 chevaux (1). Or, actuellement, plus d'un tiers de ce total est déjà accaparé par l'industrie canadienne ou américaine.

« L'Electrical Développement », l'Hamilton Cataract Light and Traction ». « l'Ontario Power », et la « Canadia Niagara Fallo Power » se disputent cette énergie naturelle. Les eaux du fleuve, « happées » par les prises d'eau, les rigoles, les canaux, désertent de plus en plus le lit que la nature leur avait tracé, au grand détriment du pittoresque et de la beauté des sites.

Mais ce n'est pas tout de capter ; le grand point, c'est de transporter à distance l'énergie ainsi obtenue, et c'est ce qui longtemps, arrêta l'industrie hydro-électrique dans son développement.

Mais, aujourd'hui, la transmission de dizaines de milliers de chevaux n'est plus qu'un jeu pour les grands établissements d'électricité. En 1908, la maison allemande Siemens et Halske a transporté 30.000 chevaux à 240 kilomètres de distance. L'usine génératrice est à Molinar, en Espagne, sur la rivière le Jucar, et la force captée est envoyée dans les villes de Valence (80 kilomètres), Alcoy (80 kilomètres), Carthagène (160 kilomètres), Madrid (240 kilomètres) (2).

« Les cinq génératrices sont chacune de 6.000 chevaux, tournent » à 430 tours, et fournissent, à 6.600 volts, le courant que des » transformateurs élèvent à 66.000 volts (2). »

D'ailleurs, aux États-Unis, la vapeur est de moins en moins employée sous sa forme première, elle ne sert plus qu'à actionner des dynamos.

---

(1) Vicomte d'Avenel. — « Aux États-Unis » 1908.

(2) Victor Cambon. — « L'Allemagne au travail ». (1909).

« Ainsi, on transforme la force vapeur en énergie électrique afin  
» d'obtenir un meilleur rendement.

» En effet, cette transformation, qui semble une complication,  
» n'est qu'une économie et non une déperdition, car le nombre des  
» mouvements « morts » est grandement diminué.

» La dépense sur le réseau de New-York-Central, par exemple,  
» est quatre fois moindre pour les locomotives électriques de cent  
» tonnes que pour les locomotives à vapeur (1). »

Or, à Toulouse, un canal à niveau existant, la Garonne pourra alimenter des chutes d'eau de 100 mètres de hauteur... Quelle énorme puissance et quels avantages ne tirera-t-on pas de ces chutes et de celles des affluents du fleuve ! et la situation sera ici extrêmement favorable, car ces sources d'énergie jailliront au milieu de populations suffisamment denses pour que l'industrie puisse immédiatement les utiliser ? Pourquoi, en effet, l'industrie hydro-électrique est-elle si lente à se développer ? C'est que ces forces naturelles si précieuses existent, presque exclusivement, loin des grandes agglomérations humaines, et qu'il est rarement possible de transporter les foyers de l'activité industrielle jusque dans les régions, souvent montagneuses et désolées, où l'on trouverait ces forces motrices à bon marché.

Quant à l'aménagement de ces cours d'eau, en vue de leur utilisation industrielle, ce sera chose facile, quelle que soit la solution technique adoptée pour le tracé et le creusement du canal.

D'ailleurs, la question fut déjà maintes fois étudiée, et un ingénieur des ponts et chaussées. M. Lepinay, affirmait à ce propos qu'il serait facile de distribuer à satiété la force motrice, jusqu'à deux cents kilomètres de distance du canal.

L'énergie hydro-électrique fournira donc, pour une bonne part, la force que permet de produire le charbon dans les pays du Nord. Et rien n'empêchera des manufactures semblables à celles qui enrichissent la région maritime allemande de venir s'installer en bordure du canal.

---

(1) Vicomte d'Avenel. — « Aux États-Unis. »

Elles y trouveront force motrice et facilités de communication, elles recevront facilement la matière première : la situation pour elles sera alors absolument identique à celle que l'on observe dans la Baltique.

L'industrie métallurgique elle-même trouvera à proximité, en Espagne, dans les Pyrénées, en Algérie, tout le minerai désirable ; elle recevra son combustible d'Angleterre, si les houillères de la région sont insuffisantes.

*Débouchés.* — Mais il ne suffit pas de produire, il faut encore trouver des débouchés. En aurons-nous ici ? Certes, ils ne manqueront pas. D'abord, dans la région elle-même, l'industrie est aujourd'hui nulle, ou presque, et de l'autre côté des Pyrénées, l'Espagne est tributaire des puissances du Nord, quant aux produits manufacturés.

Lorsque les nouvelles lignes de chemins de fer actuellement en construction seront livrées au trafic, elles favoriseront singulièrement les exportations de France en Espagne, et il nous appartiendra d'exploiter habilement cette situation.

D'ailleurs, le canal des Deux-Mers lui-même, en détournant la navigation mondiale de Gibraltar et des ports espagnols et portugais, n'aurait-il pas comme première conséquence de rendre la Péninsule dépendante de notre pays, économiquement parlant ?

Mais ce n'est pas tout.

Le véritable débouché d'une région industrielle prospérant dans le Midi de la France est à chercher plus loin : ce serait toute l'Amérique du Sud, si nous voulions nous en donner la peine.

« Je viens de parcourir le Brésil, écrit M. Emile Turot et, parmi les nations jeunes, le Brésil est peut-être celle qui est appelée aux plus brillantes destinées.

» Pour nous, grâce au bon renom de nos marques, grâce aux sympathies agissantes dont nous jouissons, grâce à l'influence extraordinaire de nos savants et de nos artistes, ce pays devrait être un merveilleux champ d'expansion économique. Or, nous n'y maintenons qu'avec peine notre situation de vendeurs, et, du

» deuxième rang que nous occupions à l'importation, il y a vingt  
» ans, nous sommes passés au cinquième rang. En 1909, par  
» contre, les importations allemandes étaient presque le double des  
» nôtres. Il n'est pas douteux que, parmi les raisons de cet  
» effacement, doit figurer en bonne place la rareté des navires  
» battant pavillon Français ».

En effet, au Rio Grande, paraît-il, il y a douze ans qu'on en a vu un... ! Et, si l'on consulte les statistiques, on constate que, de 1901 à 1907, le tonnage des bateaux Français entrés dans les ports du Brésil est passé de 4.406.000 tonnes à 4.884.000, tandis que celui des bateaux allemands passait de 2.889.000 tonnes à 4.638.000 ; les chiffres sont en proportion directe des importations des deux pays pendant le même temps. Et en Argentine, la situation n'est-elle pas la même ?

Les récits du voyage de M. Clémenceau témoignent bien de l'influence profonde dont jouit notre pays là-bas. Les fêtes de Boulogne, celle du Centenaire de l'Indépendance Argentine ont été, pour nos deux pays, des prétextes à manifestations d'amitié débordante.

D'ailleurs, l'Argentine est une des rares contrées où le Français émigre, et l'émigrant, normalement, appelle le commerce national.

En un mot, toute l'Amérique latine subit l'influence du Français. La déchéance de l'Espagne ayant ravi à cette dernière le rôle prépondérant qu'elle avait jusqu'ici, nous sommes, par la force des choses, devenus, pour les Néo-Latins, la grande sœur latine dont on emprunte les manières, les lettres, les arts, les sciences, en un mot la civilisation.

Cette prédilection pour nous a sa répercussion, naturellement, sur les liens économiques. Aussi, toute l'Amérique latine appelle à grands cris notre commerce, notre industrie... Et c'est Bordeaux, le port du Continent qui lui fait vis-à-vis. Mais, actuellement, aux cris des Néo-Latins appelant les Français, c'est l'Allemand qui répond. Et c'est sur ces pays neufs, en pleine crise d'outillage, que

l'Allemagne déverse une bonne partie de son exportation de machines (370 millions) et de rails (400 mille tonnes).

Pourtant, le charbon anglais ne reviendrait pas plus cher, rendu à Bordeaux que rendu à Stettin ; le minerai d'Espagne est tout proche, Bordeaux pourrait s'en saisir au lieu de le laisser s'embarquer pour la Baltique. Au besoin, celui d'Algérie serait vite à pied d'œuvre...

Et la production manufacturière serait aussi transportée en Amérique à meilleur compte de Bordeaux que de Stettin...

Enfin, combien d'autres industries pourraient s'installer dans cette région garonnaise et y seraient admirablement disposées pour concurrencer soit en Amérique, soit dans les pays méditerranéens ou africains, les industries similaires étrangères !

Ainsi, pour l'industrie du coton, l'Allemagne fait venir à Brême et à Hambourg sa matière première d'Amérique ou d'Égypte et réexpédie pour 450 millions de produits manufacturés sur l'Afrique, la Méditerranée, l'Extrême-Orient. Quelle différence, dans le prix des transports, pour des manufactures installées dans le Languedoc et pouvant disposer du canal !...

Il en est de même pour les tanneries allemandes, tirant leurs peaux de l'Argentine et réexpédiant pour 125 millions ; Bordeaux est pourtant plus proche de Buenos-Ayres !

Le riz d'Extrême-Orient est travaillé en Europe surtout dans les minoteries de Brême. La firme Rickmer en manutentionne annuellement 4 million et demi de sacs de cent kilogs. Cinq mille ouvriers, mille déchargeurs au port composent son personnel. Les transports s'effectuent sur 26 bateaux jaugeant 70.000 tonnes, plus un gigantesque cinq mâts.

Quels avantages n'auraient pas les minoteries installées à Narbonne, interceptant le passage de la matière première à son arrivée d'Extrême-Orient, d'Indo-Chine, disposant de tous les moyens de communications nécessaires à l'écoulement des produits manufacturés.

Enfin, pour stimuler la formation d'une région industrielle, on

peut utiliser le moyen qu'employèrent les Italiens, il y a une demi-douzaine d'années.

Afin de développer la puissance industrielle de la partie méridionale de leur pays, ils ont accordé aux établissements nouveaux de cette région une dispense d'impôts pendant dix ans. De plus, ces mêmes établissements étaient autorisés à introduire, en franchise de droits de douane, les machines dont ils avaient besoin.

Par analogie, nous pourrions accorder ces mêmes avantages, mais non point à toutes les industries s'établissant le long du canal, seulement à celles dont la prospérité ne peut être préjudiciable aux industries de même catégorie déjà installées dans notre pays.

Nous encouragerons ainsi la fabrication des articles pour lesquels, aujourd'hui, nous sommes tributaires de l'étranger (Produits chimiques, minoteries de riz, tanneries, machines, etc. etc...).

Ainsi, malgré la pauvreté relative de son sous-sol, le Midi possède en réalité des éléments largement suffisants pour lui assurer, le cas échéant, un beau développement industriel.

S'il n'y a pas de houille, en revanche on utilisera l'énergie électrique de ses rivières. Ses débouchés sont vastes : tout un continent ne demande qu'à accueillir ses produits...

Evidemment, à l'heure actuelle, et si l'on excepte Bordeaux et ses faubourgs, la région est loin d'être vouée à l'industrie, mais les quelques traces qui existent ou qui subsistent auraient tôt fait de se développer ou de renaître si les conditions du pays se modifiaient.

Pour qu'elles se modifient, pour que toutes les espérances ou les possibilités que nous avons fait entrevoir deviennent des réalités, il faut que l'air extérieur pénètre dans ces régions endormies. Et c'est le canal des Deux-Mers qui, en apportant la brise vivifiante de l'Océan, transformera les conditions actuelles de la vie dans le bassin de la Garonne. Il sera l'événement qui détermine une révolution économique.

Aux industriels, il apportera la matière à transformer, et le commerce et les échanges seront facilités.

L'activité maritime auquel il se prêterait contagionnera les riverains,

déterminera sûrement un ébranlement capital dans la mentalité des populations. Et si cet ébranlement tardait, la région, rapidement, se transformerait quand même, malgré ses habitants, car ceux du Nord, plus avisés, les étrangers eux-même, ne laisseraient pas inoccupée la place avantageuse qu'aurait dédaignée l'indigène.

Ils s'y installeraient, et ce serait justice.

---

### INTÉRÊT DÉMOGRAPHIQUE

Le grand péril qui menace la France réside dans ce fait que la population y reste stationnaire, tandis que celle des pays voisins augmente rapidement. De plus, les statistiques nous indiquent que si notre chiffre de population ne diminue pas, c'est uniquement grâce à la diminution de la mortalité. Naturellement, chacun apporte son remède : l'un propose l'exemption d'impôts pour les familles nombreuses ; un autre demande un impôt spécial sur les célibataires ; un troisième imagine de réserver l'avancement, ou tout au moins l'augmentation de salaire, ce qui est souvent la même chose, aux pères de nombreuses familles...

Comme si toutes ces propositions pouvaient aboutir, alors qu'elles soulèveraient contre elles les trois quarts de la nation.

D'ailleurs, ces propositions seraient-elles adoptées qu'elles ne constitueraient pas des remèdes efficaces à la situation.

Et la preuve en est dans les résultats de l'enquête Bertillon : sur mille femmes mariées de 15 à 50 ans, le nombre de naissances légitimes en un an, est, à Paris :

Dans les arrondissements très riches	de	69		
»	»	riches	de	94
»	»	très aisés	de	99
»	»	aisés	de	111
»	»	pauvres	de	129
»	»	très pauvres	de	140

« Ainsi, ajoute M. Bertillon, les naissances sont deux fois plus rares dans l'arrondissement de l'Elysée, le plus riche de Paris, que dans les arrondissements les plus pauvres ».

Comme on le voit par cette statistique, l'impôt n'a rien à faire dans la question, ni l'exemption d'impôts, ni l'augmentation du salaire des employés.

Toutes ces mesures n'inciteraient guère de parents à avoir plus d'enfants, elles constitueraient simplement un acte de justice en faveur des familles prolifiques, car on contribue à la grandeur du pays en lui donnant de nombreux citoyens tout autant qu'en lui versant son argent.

Or, actuellement, les charges et les impôts deviennent d'autant plus lourds que le nombre des enfants s'accroît.

C'est là une situation, qu'en toute équité le système fiscal devrait prévoir ; mais, où il y a erreur, c'est lorsqu'on croit que, par des mesures législatives, on arrêtera la dépopulation.

Le problème est bien plus ardu, il est loin d'être constitué seulement par le supplément de dépenses que cause l'enfant.

La famille limite sa progéniture afin de n'être point obligée à des partages qui réduiront un gros héritage en une quantité de petits ; la femme aujourd'hui considère l'enfant comme une charge lourde à tous les points de vue, elle recule même parfois devant le dommage qu'apporte la maternité à son esthétique. Enfin, à côté d'autres causes encore, dans les classes pauvres le problème se complique d'un aspect économique très remarquable : certaines régions, certaines populations ont en effet une natalité bien plus considérable que d'autres très voisines et de même race.

Mais récapituler toutes ces causes et tous les remèdes déjà proposés n'entre point dans le cadre de cette étude.

Nous nous contenterons uniquement d'étudier la partie économique du problème. Il semble en effet, que cette partie ne peut se résoudre que par des procédés économiques, et qu'elle se relie à cette question du canal des Deux-Mers, ainsi qu'à toutes les grandes œuvres similaires qui bouleversent les conditions d'existence d'une région.

Quelles sont donc les régions où la population augmente, où les naissances sont nombreuses ? Peut-être tirerons-nous de leurs conditions spéciales un renseignement précieux.

En France, ce sont les régions du Nord, de la Bretagne, de l'Est, certaines vallées des Alpes, et enfin les régions Parisienne et Lyonnaise.

Pour ces dernières, l'augmentation de la population n'est point attribuable au nombre des enfants, elle est due uniquement à une immigration constante d'éléments ruraux venant parfois de fort loin.

Or, l'attraction qu'exercent les grandes villes a des causes économiques. La vie est dure à la campagne, les salaires y sont bas, parfois il n'y a pas place pour tous.

La Jeunesse qui a vu la ville, souvent d'une manière très superficielle, est frappée par le taux des salaires qu'on y reçoit, les agréments qui semblent y être si faciles, la vie qui paraît moins pénible. Elle ne s'aperçoit pas des avantages immenses que possède la campagne : hygiène, liberté plus grande.

Et elle déserte le village pour s'engouffrer dans l'atelier.

Au contraire, dans le Nord, dans le pays Noir en particulier, les naissances sont très nombreuses, l'enfant est toujours le bienvenu, les familles d'une dizaine de membres ne se comptent pas. C'est que l'industrie, la mine surtout, demande des bras, toujours plus de bras : les Compagnies concessionnaires, ne trouvant pas encore sur place la main-d'œuvre nécessaire, vont recruter en Bretagne, jusqu'en Pologne, les bras qui leur manquent. Aussi l'enfant travaille de bonne heure, dès sa sortie de l'école, où il ne s'attarde pas d'ailleurs. Il contribue dès lors au bien-être de la famille ; plus tard, il aidera ses parents devenus vieux, et plus les enfants seront nombreux, plus l'aide sera efficace.

De plus, les Compagnies ont tout intérêt à favoriser l'augmentation de la population enfantine, qui leur permettra, dans l'avenir, une exploitation plus intense de leurs concessions et qui leur évitera la peine de faire venir, à grands frais, des ouvriers étrangers à la région

Aussi les institutions qui s'occupent de la mère et de l'enfant sont-elles, en général, nombreuses : maternités, crèches, garderies, écoles, œuvres diverses... Et, par ce fait, l'enfant n'est plus pour la mère et pour la famille la lourde charge qu'il impose ailleurs.

Ainsi s'explique le taux élevé de la natalité dans les régions minières.

En Bretagne, l'enfant fait de suite un moussaillon ; la pêche sur les rives, les industries maritimes l'utilisent aussi.

Dans l'Est, en Lorraine, dans les Alpes, vers Grenoble c'est l'industrie également qui, en se développant, augmente sensiblement la population.

Et, si l'enfant fait défaut, une immigration étrangère s'implante dans le pays pour y fournir la main-d'œuvre.

C'est toujours cela de gagné, car l'assimilation se fait forcément par la suite. Ce qui caractérise en effet l'émigrant industriel, c'est qu'en général il a quitté son pays sans esprit de retour. Pour cette raison, nous rencontrons souvent, dans les centres industriels, des quartiers entiers presque uniquement peuplés d'étrangers, Italiens, Belges, Polonais mêmes. A Longwy, par exemple, centre minier important, la population se compose d'une agglomération d'Italiens, Belges, Luxembourgeois, Allemands et Français, et ces derniers ne forment pas la majorité de la population ouvrière, à beaucoup près, car l'industrie s'y est développée trop rapidement pour que la population indigène pût satisfaire aux exigences de la main-d'œuvre.

L'agriculture au contraire, ne nourrit bien que peu de monde. Ce qu'elle exige, c'est surtout une main-d'œuvre temporaire : pour le Nord de la France, c'est le Belge qui la lui fournit ; pour le Midi, l'Italien, l'Espagnol. Elle ne détermine pas, elle, une véritable immigration.

Jadis, avant la grande industrie, l'agriculture admettait une population bien plus dense. En effet, pendant les longs mois d'hiver, alors que la terre ne demande aucun soin, aucun travail, le cultivateur et sa famille se livraient, chez eux, à des travaux manuels qui augmentaient ainsi leurs moyens d'existence. Le tissage, la

bonneterie, la dentelle et bien d'autres petites industries fleurissaient alors dans les campagnes ; c'était l'époque des métiers à bras.

Mais arrivèrent un jour les blés d'Amérique et de Russie, produits à bon compte par un sol vierge, avec une main-d'œuvre, ou mécanique, ou mal rétribuée. Leur concurrence nous fut terrible : les produits du sol virent leur valeur marchande fortement abaissée.

Puis, la grande industrie, avec ses métiers mécaniques, avec l'utilisation de la vapeur et de l'électricité, a concentré le travail dans l'atelier, qui permet de produire bien plus, avec des frais naturellement moindres. Et ceci a tué le travail familial.

Le paysan ne voit plus son labeur d'hiver rétribué : obligé d'acquérir la petite quantité de matières premières qui lui est nécessaire, aux prix du détail, concurrencé par les grandes entreprises, il ne pourrait vendre son produit qu'à un prix dérisoire ; du temps et de la main-d'œuvre nécessités, il ne tirerait aucun gain.

Aussi, peu à peu, s'apaise dans les villages le bruit des métiers, et, progressivement, disparaît cette industrie de la dentelle qui fut, il y a un siècle, une des richesses artistiques de notre pays. Et c'est une source de profits enlevée au campagnard appauvri déjà par l'abaissement du prix de vente des céréales.

L'ouvrier du village, devenu encore plus pauvre, a quitté son toit misérable, il a préféré émigrer en ville où il alimente l'atelier de la grande industrie.

Enfin, le machinisme agricole permet aussi de remplacer, dans une certaine mesure, le travail de l'homme. Comme il produit à meilleur compte, et que, d'autre part, seules les grandes exploitations peuvent se bien outiller, c'est, pour l'avenir, la disparition des petits, la désertion encore plus grande des campagnes. A moins que le remède ne soit vite appliqué ; car il existe un remède efficace : le syndicat. C'est en effet le syndicat qui permettra à des groupements de cultivateurs ne possédant que de petits moyens, l'achat et l'entretien en commun des machines agricoles que chacun d'entre eux, pris isolément, ne pourrait songer à acquérir.

Ce sont encore les syndicats d'exportation qui permettront d'écouler

les produits à des prix rémunérateurs, en réduisant les frais généraux au minimum, et en supprimant les intermédiaires non indispensables.

Mais, malheureusement, les divisions qui existent dans les plus petits villages, permettront-elles la formation facile de ces syndicats?

Quoi qu'il en soit, actuellement, les régions purement agricoles voient leurs populations diminuer ou demeurer stationnaires, tandis que les pays industriels ont la leur qui rapidement progresse.

Et c'est en partie parce que la France est un pays avant tout agricole, parce que ses régions industrielles sont trop peu nombreuses, qu'elle voit sa population diminuer d'une façon lente mais continue (1).

Envisageons maintenant d'une façon particulière, le Bassin de la Garonne.

Les départements les plus riches, les plus favorisés du bassin, ceux que traversera le Canal des Deux Mers possèdent respectivement :

La Gironde . . . . .	75	habitants par kilom. carré
Le Lot-et-Garonne . . . . .	53	» »
Le Tarn-et-Garonne . . . . .	53	» »
La Haute-Garonne . . . . .	72	» »
L'Aude . . . . .	49	» »

Un seul, La Gironde, dépasse la moyenne générale du pays (75 au lieu de 72) et cela grâce à la présence de Bordeaux (250.000 habitants) et la Haute-Garonne atteint 72, grâce à Toulouse (435.000 habitants).

Pourtant, le climat est délicieux, la terre généreuse, la vie douce et agréable ! mais, voilà, c'est l'agriculture qui règne seule ici, et, lorsque l'agriculture règne seule dans une région, elle n'admet pas une population dense.

Supposons au contraire le canal des Deux-Mers achevé, l'industrie s'installant sur les rives, le commerce progressant en raison des

---

(1) La fonction crée l'organe. — En Algérie, nos colons sont noyés au milieu des indigènes et des étrangers, sous peine de perdre la prépondérance qu'ils possèdent aujourd'hui, il leur faut des enfants, beaucoup d'enfants... Résultat : Le Français, infécond dans la métropole, est, en Algérie, le plus prolifique des peuples en présence.

besoins nouveaux. . . . Peu d'années suffiront alors pour faire de tout le bassin un centre de vie intense.

201 Evidemment, l'industrie ne se développe pas avant qu'elle ait trouvé le personnel nécessaire à sa mise en œuvre.

202 Mais, lorsque ce personnel existe déjà, en quantité suffisante, dans une région favorisée à d'autres points de vue, l'industrie se crée alors facilement, les facteurs favorables à son développement agissent sur elle, et la main-d'œuvre se développe par natalité ou par immigration, en même temps que grandit l'activité économique.

Ici, à l'achèvement du canal, les industriels disposeront d'une centaine de milliers de travailleurs rendus disponibles peu à peu par la cessation des travaux du canal, de ses ports et de ses voies d'accès. Ces travailleurs, pour la plus grande partie, stationnant dans la région depuis une dizaine d'années, conquis très probablement par les conditions si agréables de la vie dans le bassin aquitain, ne demanderont qu'à s'y fixer définitivement.

Ils fourniront le gros de la main-d'œuvre nécessaire au premier établissement de l'industrie. Par la suite, celle-ci, grandissant, produira sur les populations indigènes les effets que nous avons remarqués dans le Nord, en Bretagne, dans l'Est.

Et, si la natalité indigène ne pourvoit pas aux besoins nouveaux, les salaires grandiront, et feront accourir espagnols et italiens, des latins comme nous, que nous nous assimilerons en deux générations.

Dans le département du Nord, la densité de la population atteint 314 habitants par kilomètre carré.

Supposons cette densité dans les cinq départements traversés, et, au lieu des deux millions 117.000 habitants qui les peuplent actuellement, nous voyons le total s'élever à dix millions, soit un gain pour la région et pour le pays de huit millions d'habitants.

Croit-on que la vallée de la Garonne serait moins apte à supporter cette densité que la région du Nord, si ingrate à habiter ?

101 Au point de vue démographique, la réalisation du canal a donc une grande importance nationale.

---

## INTÉRÊT MILITAIRE

Notre pays est pacifique : depuis vingt ans, il l'a témoigné en maintes occasions.

Mais il ne suffit pas de vouloir la paix pour éviter la guerre. De même qu'il existe pas mal d'individus dont l'intellect est fort éloigné de celui des Tolstoï, Anatole France et autres apôtres du Pacifisme, de même il existe, et il existera probablement toujours, des « nations de proie » avec lesquelles les pacifiques devront vivre, avec lesquels il faudra compter.

Avec les dites « nations de proie » l'amour de la paix qui caractérise les nations « vertueuses » ne leur suffira pas pour maintenir leur idéal de douce quiétude ; le système des concessions, lui non plus, ne vaudra rien. Mieux, les concessions répétées seront souvent la cause indirecte de luttes sanglantes, car, ayant obtenu par intimidation ce qu'ils visaient, les partisans de la violence croiront pouvoir, en d'autres circonstances, user et abuser du procédé auquel ils attribueront leur succès.

Les plus pacifiques se laisseront et se révolteront : ce sera la guerre. Or, la guerre, l'*ultima ratio*, c'est l'événement terrible qui apporte les ruines, qui sème les deuils et les détresses, il faut en convenir.

C'est une calamité, mais une calamité inévitable, aujourd'hui encore, car la science et l'humanitarisme ont eu beau chercher : à part les formules trompeuses ou vides de sens des rêveurs ou des êtres de mauvaise foi, ils n'ont rien trouvé.

Aujourd'hui, comme hier, il n'est qu'un moyen pratique qui permette de maintenir la paix : il faut être fort... « *Si vis pacem, para bellum* »...

Mais on ne s'improvise pas « fort » et la préparation demande du temps. De là la nécessité de toujours se préparer à une guerre qu'on évitera le plus possible, mais non pas à tout prix.

Et la défense nationale doit toujours être un des plus importants

soucis qui s'imposent aux Etats, lesquels doivent prévoir toutes les éventualités, ne point se laisser surprendre par elles.

Or, le canal des Deux-Mers serait un réel élément de force pour notre pays. Et nous voulons ici le démontrer.

A un moment donné, la France peut se trouver en face d'une des situations suivantes :

Elle peut avoir à lutter :

- 1<sup>o</sup> Contre l'Allemagne seule ;
- 2<sup>o</sup> Contre l'Angleterre seule ;
- 3<sup>o</sup> Contre ces deux puissances réunies ;
- 4<sup>o</sup> Contre une de ces puissances, alliée à des nations méditerranéennes.

Faisons abstraction de la situation actuelle, elle est le produit de certains facteurs qui peuvent se modifier et être oubliés dans vingt ans. Qui aurait jamais cru, en 1896, que dix années plus tard, la France et l'Angleterre en seraient à l'Entente cordiale ? Qui pourrait affirmer que, dans 20 ans, dans dix ans même, nous ne serons pas les alliés de l'Allemagne contre l'Angleterre ?

Quoi qu'il en soit, examinons donc les diverses hypothèses énumérées plus haut.

Dans une lutte contre l'Allemagne, soit seule, soit alliée à d'autres puissances, la décision se produira sur le Rhin, c'est chose entendue. Il n'en est pas moins vrai que le rôle de la flotte sera excessivement important.

Nous avons en Algérie une bonne partie, et la plus valeureuse, de notre armée. C'est sur elle, de plus en plus, que nous comptons pour suppléer à l'infériorité numérique que nous devons à la faiblesse relative de notre population. Dans quelques années même, espérons-le, nous aurons là-bas deux ou trois corps d'armée aguerris que nous devons pouvoir amener en Lorraine pour les jeter dans le plateau de la balance. Deux ou trois corps d'armée, c'est-à-dire une masse égale au dixième ou au septième de toute notre armée !

Et quels soldats ! les turcos, descendants de ceux de Wissembourg

et de Frœschwiller ; les zouaves, si justement orgueilleux de leurs belles traditions, les tirailleurs sénégalais, dont les officiers qui les commandent disent que nul soldat au monde ne les égale, enfin les chasseurs d'Afrique, régiments de Margueritte et de Gallifet, et les spahis.

Quelle tâche, sur le champ de bataille où se joueront les destinées de la nation, semblera trop rude à ces gens-là ? Qui arrêtera une attaque décisive livrée par l'armée d'Afrique ?

Mais il faut qu'ils arrivent en Lorraine...

Et c'est notre flotte qui, seule, le leur permettra.

Pour cela, il lui faut la maîtrise incontestée de la Méditerranée.

Or, notre développement de côtes ne nous permet pas de laisser sans défenses notre littoral de l'Atlantique et celui de la Manche. Nos forces sont donc divisées, dès le temps de paix en deux armées navales : celle de Toulon, celle de Brest. Et c'est ce qui fait notre faiblesse.

Supposons une guerre éclatant à l'improviste entre la France et l'Allemagne ; supposons la flotte allemande se présentant immédiatement devant Brest et s'interposant entre nos deux forces navales.

En l'état actuel des choses, nous aurons dès lors à lutter avec des forces divisées, contre un ennemi concentré et jouant des lignes intérieures.

Et, dès que la flotte allemande précède notre escadre de Brest à Gibraltar, c'en est fait de la réunion de nos escadres ; nous perdons l'empire de la Méditerranée, l'armée d'Afrique est bloquée en Algérie, elle ne peut nous rejoindre en Lorraine.

Mais, dira-t-on, est-il possible à la flotte allemande de devancer, à Gibraltar, l'escadre de Brest ? Sans aucun doute, la chose est possible....

De Helgoland à Brest, il y a douze cents kilomètres au plus, c'est-à-dire 36 heures de marche à l'allure de 18 nœuds. Il est reconnu que l'Allemagne, de par sa constitution, de par le pouvoir de l'empereur, aura toujours au moins 24 heures d'avance sur nous

dans sa mobilisation. Au point de vue naval, cette avance peut être encore augmentée, car, sous le prétexte de manœuvres, une flotte peut attendre au large, à une assez grande distance de ses ports d'attache, l'ordre de se porter à l'attaque. En l'occurrence, la flotte allemande pourrait être rejointe par la déclaration de guerre alors qu'elle serait dans les eaux hollandaises, et là, elle n'aurait plus que 24 heures de marche à grande vitesse à accomplir pour se trouver devant Brest.

L'ordre de mobilisation arriverait donc dans notre port de l'Atlantique en même temps qu'apparaîtrait au large la flotte allemande.

Evidemment, l'Allemagne n'ayant aucun point d'appui en Méditerranée, ne pourrait pas, pendant longtemps, intercepter la communication entre la France et l'Algérie ; mais il ne s'agit pas, pour sa flotte, de se maintenir entre Toulon et Alger pendant des mois, il suffit simplement d'empêcher l'arrivée de nos troupes d'Algérie sur le terrain de la bataille décisive, qui aura lieu, sans nul doute, quelque quinze jours peut-être après la déclaration de guerre. Ce résultat obtenu, la flotte allemande pourrait être satisfaite ; elle aurait joué un rôle immense dans la lutte.

D'ailleurs, Togo non plus n'avait pas de point d'appui devant Port-Arthur. Il s'en créa un... Donc, si l'escadre germanique ne trouvait pas bon de se ravitailler dans un port italien, pense-t-on qu'il lui serait impossible de s'installer sur un point quelconque de la Corse, par exemple ? Qui l'empêcherait ?

Au contraire, supposons le canal des Deux-Mers achevé.

La flotte allemande ne peut, comme nous, utiliser le canal. Elle est obligée, pour s'interposer entre nos escadres, de passer par Gibraltar, et, si elle veut bloquer Brest ou Rochefort, il lui faut laisser des forces suffisantes en Atlantique, d'où division de ses forces. L'utilisation du canal permet alors à la flotte française de manœuvrer de manière à attaquer, du fort au faible, les deux parties de la flotte ennemie, qui elles, ne peuvent ni correspondre, ni se secourir.

Ainsi donc, le canal des Deux-Mers étant creusé et utilisable, les

désavantages militaires résultant de notre situation à cheval sur deux Océans disparaissent en grande partie. Rien ne peut, en pratique, empêcher la jonction de nos escadres.

Examinons une autre éventualité.

L'Allemagne reçoit, sans restriction, l'appui de ses alliées méditerranéennes, l'Autriche et l'Italie.

Nul n'ignore les efforts remarquables que fait l'Autriche en vue d'augmenter sa puissance navale.

Le programme que cette puissance a établi fixe deux étapes à la constitution de la flotte.

A la fin de 1915, l'Autriche aura donc :

13 cuirassés	} des plus récents
9 croiseurs	
66 torpilleurs	

Et, en 1920, cette flotte se composera de :

46 cuirassés,  
42 croiseurs,  
96 torpilleurs.

De son côté l'Italie possède une marine fort respectable.

En 1908, elle avait en service :

13 cuirassés de 9.750 à 15.900 t.  
6 grands croiseurs,  
43 croiseurs,  
13 canonnières,  
17 contre-torpilleurs,  
27 torpilleurs de haute mer,  
140 torpilleurs et 7 sous-marins.

Comme l'Italie ne permettra jamais à l'Autriche de prendre une supériorité maritime marquée sur elle-même, on peut s'attendre à voir éclore incessamment un nouveau programme naval Italien, et on

peut être sûr que ce programme donnera à l'Italie une puissance au moins égale à celle de l'Autriche (1).

La Triplice disposera ainsi, en Méditerranée, d'ici une dizaine d'années, d'environ 32 cuirassés modernes, Dreadnoughts ou super Dreadnoughts.

Il n'est donc point improbable que les flottes combinées de l'Autriche et de l'Italie seront, vers 1920, supérieures à notre escadre de Toulon. Et, dans ce cas, le problème restera le même pour nous : il s'agira de concentrer toutes nos forces en Méditerranée afin d'assurer le transport de l'armée d'Algérie. Pour les alliés, le thème sera toujours, évidemment, d'empêcher cette jonction de nos escadres.

Si celle-ci doit se faire par Gibraltar, les Austro-Italiens ont le temps et l'espace pour eux ; si le canal des Deux-Mers existe, ils perdent tous ces avantages.

De plus, la flotte française étant alors rassemblée, peut manœuvrer de sa position centrale pour empêcher la jonction des flottes allemande et Austro-Italienne.

Si nous envisageons une lutte navale avec l'Angleterre elle-même, nous pouvons considérer que le canal des Deux-Mers double alors la valeur de notre force maritime.

Actuellement, la flotte britannique de Gibraltar, égale ou légèrement supérieure en forces à une seule de nos escadres, suffit, vu sa position centrale, pour annihiler toutes nos forces navales.

Le canal existant, les rôles sont renversés et la position de Gibraltar perd toute sa valeur ; nous devenons incontestablement les maîtres de la Méditerranée occidentale ; les Anglais en sont éliminés,

---

(1) Au 15 mai 1911, la marine Italienne avait en essais le Dante Alighiéri.

Le Conte-Cavour doit être lancé en août, le Léonardi-di-Vinci et le Julio-César en octobre.

En outre, l'Italie a sur chantiers :

13 petits croiseurs rapides (scouts),  
10 destroyers,  
32 torpilleurs.

ou c'est, pour eux, l'obligation d'entretenir dans chacun des deux ports de Gibraltar et de Portsmouth une force supérieure à celle de notre flotte toute entière.

Le débouché du canal dans l'Atlantique nous donne, en effet, avec la position centrale par rapport à Gibraltar et Portsmouth, la possibilité de déboucher en masse contre l'une ou l'autre des escadres britanniques. D'autre part, de ce moment, l'Angleterre ne peut plus songer à transporter en cas de guerre une grosse partie de sa flotte en Méditerranée ; elle risquerait trop de voir écraser la Home Fleet par toutes nos forces débouchant du canal alors que ses escadres de la Méditerranée seraient réduites à nous poursuivre par Gibraltar, donc avec trois ou quatre jours de retard. Or, la Home Fleet écrasée, ce serait l'invasion des îles devenue possible...

Ainsi, le canal des Deux-Mers nous assurerait d'une façon indubitable la prépondérance dans le bassin Méditerranéen occidental, et, par ricochet, celui-ci échapperait dès lors à l'influence exclusive de l'Angleterre. Ce n'est certes pas là une question d'orgueil national à faire valoir ; la question est plus haute, elle touche aux intérêts vitaux du pays.

C'est l'Afrique du Nord qui, dans un siècle, constituera une grande partie de la puissance française ; déjà, l'augmentation de force que nous en tirons aujourd'hui est, sans nul doute, fort appréciable ; c'est en somme, sept millions de Français ou de sujets français qui viennent apporter le poids de leur nombre aux 39 millions de notre population métropolitaine.

Et, ainsi, on comprend le cri et le livre d'Onésyme Reclus : « Lâchons l'Asie, prenons l'Afrique ».

Il est donc indispensable que notre puissance navale en Méditerranée soit incontestée dès aujourd'hui, et, de plus en plus dans l'avenir.

On objectera que nous en sommes à l'Entente Cordiale.... C'est entendu, mais demain, dans dix ans, qui nous dit que d'autres intérêts n'auront pas déterminé d'autres groupements de puissances ?

D'ailleurs, il ne serait qu'habile de profiter de l'instant où les

relations franco-anglaises sont excellentes pour exécuter le canal. Les Anglais, actuellement, n'en pourraient prendre ombrage ; dans d'autres circonstances, il n'en serait peut-être pas de même.

L'œuvre terminée, d'ailleurs, l'intérêt des Anglais à rester nos amis, n'en serait que plus grand ; nous serions plus forts en face d'eux, notre amitié n'en aurait que plus de valeur.

Ainsi, que l'on songe à une lutte possible avec l'Angleterre, qu'on prévoie une nouvelle lutte franco-allemande, que l'on fasse même intervenir les autres puissances européennes, toujours le canal de<sup>s</sup> Deux-Mers apparaît comme un puissant élément de force. Le pays, dans son intérêt, ne peut donc hésiter.

Naturellement, le canal devra être utilisable par tous les bateaux de guerre, cuirassés ou autres. Sa profondeur et sa largeur devront être calculées en conséquence. Le tirant d'eau des grands cuirassés atteignant bientôt dix mètres et les tonnages ayant toujours une tendance à augmenter, il sera prudent de porter de suite la profondeur à 12 mètres, afin de ne pas courir le risque de trouver le canal inutilisable lorsqu'il sera achevé. Quant à la largeur, des gares, de distance en distance, seront nécessaires pour permettre le croisement des gros navires.

Pour qu'en cas de guerre notre flotte puisse utiliser en toute tranquillité le canal maritime, il sera nécessaire que nous en occupions solidement les deux extrémités.

Dans la Méditerranée, Toulon pourra jouer un rôle efficace de défense indirecte. La distance qui sépare notre grand port militaire de l'issue du canal n'atteint pas en effet 250 kilomètres. Si l'on considère qu'une flotte ennemie qui voudrait bloquer cette issue du canal ne disposerait d'aucune base plus rapprochée que les Baléares, situées à 250 kilomètres du canal : si, d'autre part, on examine les formes générales du littoral, on peut en déduire que Narbonne sera dans la zone d'action efficace de Toulon, et qu'une flotte réunie dans ce dernier port, rendra fort difficile le blocus du canal.

201 A son entrée même, d'ailleurs, un ensemble de batteries appuyant

les efforts de la défense mobile, aurait pour mission de faire échouer toute tentation d'obstruction des passes.

En Atlantique, le canal ferait la fortune de Rochefort, port militaire aujourd'hui pour ainsi dire sans emploi, mais dont l'importance serait rendue considérable par le creusement du canal.

Avec quelques batteries renforçant ce qui existe déjà à l'estuaire de la Gironde, Rochefort interdirait complètement le débouché Ouest du canal maritime.

Ainsi, les dépenses nécessitées par l'organisation défensive des débouchés seraient, au total, relativement très minces.

La conclusion est donc, ici encore, que la France doit creuser le canal des Deux-Mers. Et cette conclusion est aussi celle de l'Amiral Fournier qui, dans la « Flotte nécessaire » écrivait ce qui suit :

« Le canal, dont nous appelons de nos vœux patriotiques le »  
» percement, serait à la fois le contre-poids du canal Allemand de »  
» Kiel et un nouvel et sérieux obstacle à l'exécution du plan »  
» stratégique de l'Angleterre... ».

*(A suivre).*

---

## DEUXIÈME PARTIE

---

### DOCUMENTS DIVERS

---

### BIBLIOGRAPHIE

---

#### **Le Laboratoire d'essais du Conservatoire National des Arts et Métiers.**

Le rapport sur le Fonctionnement en 1911 du Laboratoire d'essais du Conservatoire National des Arts et Métiers vient d'être publié. Il a été établi par M. Douane, membre de la Commission technique du Laboratoire d'essais.

Ce rapport fait ressortir de très heureuses constatations sur le développement de cet établissement.

Le Laboratoire d'essais du Conservatoire National des Arts et Métiers, créé en 1900, a été organisé en 1901, grâce au concours financier de la Chambre de Commerce de Paris, dans le but de permettre aux industriels, commerçants et particuliers, de soumettre les produits bruts ou manufacturés de toute nature, les machines et les appareils, aux essais *mécaniques, physiques, chimiques* ou de *machines* susceptibles de les qualifier.

Sa compétence actuelle comprend ;

Le domaine général de la *physique* moins l'électricité.

Les *métaux*.

Les *matériaux de construction*.

Les *machines* autres que les machines électriques et *tous leurs accessoires*.

Les *matières premières végétales* nouvelles ou insuffisamment connues.

Les *combustibles*, les *huiles de graissage*, les *huiles, essences* et *alcools d'éclairage*, etc...

Le Laboratoire d'essais effectuée, en outre, la *vérification légale* des alcoomètres, densimètres et thermomètres, les accompagnant en usage dans les fabriques de sucre et distilleries.

Ses services techniques sont répartis en cinq sections suivant la nature des essais : physiques, chimiques, mécaniques (métaux), mécaniques (matériaux de construction), de machines.

Le fonctionnement du Laboratoire d'essais, pendant l'année 1911, est caractérisé par une augmentation sensible des demandes d'essais se traduisant par une augmentation de recettes sur toutes les années précédentes. C'est ainsi que l'on passe de 90.039 fr. 70 de recettes en 1910 à 108.514 fr. 59 en 1911 (non compris les recettes de la vérification légale des alcoomètres et thermomètres s'élevant à 27.000 francs environ). A signaler la distinction dont le Laboratoire a été l'objet à l'Exposition de Bruxelles, où il obtint un Grand Prix en collectivité dans la section de Métallographie.

Voici quelles sont les conclusions de M. Douane :

« En même temps que s'effectuaient les nombreux essais industriels, le personnel technique du Laboratoire effectuait l'étude des méthodes d'essais, procédait à la mise au point de nouveaux procédés de mesures, à des étalonnages préliminaires d'instruments qui contribueront au bon renom et au développement du Laboratoire.

« Le Laboratoire d'essais a donc bien mérité l'intérêt que lui témoignent la Chambre de Commerce de Paris, la Société des Ingénieurs civils de France et les Industriels qui ont consenti des sacrifices pour l'amélioration et l'augmentation de son matériel ».

---

La Société n'est pas solidaire des opinions émises par ses membres dans les discussions, ni responsable des notes ou mémoires publiés dans les bulletins.

*Le Secrétaire-Gérant,*

ANDRÉ WALLON,