

LIGUE FRANÇAISE

Siège Social : 237, Bd. Saint-Germain (PARIS 7^e)

Présidents d'Honneur : MM. Ernest LAVISSE, Général PAU
Président : M. Emile BERTIN

Les Transports Français

Leur Situation

Leurs besoins avant et après la Guerre
Améliorations ou innovations nécessaires

Sur le rapport de M. Paul de Rousiers, au nom de sa Section des Transports (Président M. C. Krantz) et de sa Commission d'organisation économique, le Conseil National de la Ligue Française a adopté, dans sa séance du 9 avril 1918, les vœux ci-après :

La préoccupation dominante qui a guidé les travaux de la Commission des transports et que M. KRANTZ, son Président, lui a constamment rappelée comme devant être le but de ses efforts, a consisté à établir dans ses lignes générales une politique des transports.

Au cours de ses délibérations la Commission a exprimé son adhésion unanime à trois idées directrices qui, quelles que puissent être les divergences de vues relatives à certaines applications, paraissent devoir inspirer et déterminer cette politique dans les circonstances actuelles.

En premier lieu, il est indispensable de fournir des moyens d'action puissants à notre agriculture, à notre industrie, à notre commerce et, en particulier, de mettre à leur disposition des transports appropriés à leurs besoins.

D'autre part, les immenses travaux de reconstitution et de réparation à accomplir dans les pays envahis absorberont pendant une période assez longue toutes les activités disponibles : l'état de nos finances publiques commandera une sévère économie. Il faudra donc se borner à exécuter, au fur et à mesure des disponibilités les seuls travaux susceptibles d'un rendement fructueux et, de préférence, d'un rendement prompt.

Du rapprochement de ces deux idées on peut en tirer une troisième, savoir que les transports doivent être améliorés dans le but d'un large développement de notre commerce extérieur et spécialement de nos exportations. En effet, une large exportation peut contribuer puissamment à ramener un équilibre plus satisfaisant dans la situation économique et financière de la France. Les dépenses faites à l'intérieur du territoire et aboutissant à une plus grande activité de nos relations extérieures peuvent donc être des dépenses productives. Ce sont les seules que nous soyons en mesure de nous permettre ; mais il serait funeste de les négliger ou de les retarder.

Telles sont les bases sur lesquelles la Commission a établi ses conclusions après examen des problèmes spéciaux que soulève la mise au point de nos moyens de transport nationaux, spécialement des chemins de fer, des voies navigables, des ports de commerce et de la marine marchande.

I. — Les chemins de fer

Le rapport magistral présenté à la Commission par M. COLSON sur la question des chemins de fer met fortement en lumière cette vérité que les grands programmes de constructions nouvelles ne se justifient que par le but à atteindre. Ils ne sont pas en eux-mêmes un but, mais un moyen, l'amélioration des transports demeurant le but. Dès lors, si des moyens d'amélioration plus simples, moins coûteux et aussi efficaces, peuvent être employés, il faut y recourir, alors même qu'ils ne présentent pas les mêmes séductions. Parlant, en particulier, des raccourcis étudiés pour traverser à grands frais des régions d'un relief très accentué, pour éviter de les contourner, M. COLSON constate qu'il est souvent plus économique de calculer les prix de transport comme si le raccourci existait que de le construire.

A plus forte raison, écarte-t-il les grands projets exigeant une dépense énorme en travaux d'art pour desservir des régions maigrement peuplées, d'une faible activité

économique, et pour rejoindre par une ligne plus courte des centres de production ou d'échange qui communiquent actuellement d'une façon moins directe. La Commission avait reçu du Comité de la Ligue Française à Toulon une étude très poussée concluant à l'établissement d'une grande ligne entre Nice et Grenoble, avec prolongement ultérieur sur Dijon, par Ambérieu et Bourg. Malgré les motifs invoqués au point de vue pittoresque, la Commission n'a pas estimé qu'il y eût lieu de faire fléchir pour ce cas particulier les règles sévères que la situation actuelle lui impose.

Elle a montré la même fidélité à sa ligne de conduite générale en acceptant, provisoirement du moins, et jusqu'à preuve d'insuffisance, la solution réalisée par le réseau de l'Ouest-Etat pour le doublement de la ligne du Havre à Paris. On sait combien est peu assurée depuis de longues années la communication par voie de fer de notre grand port normand en eaux profondes et du centre le plus important de son arrière-pays. Plusieurs projets ont été préconisés pour une ligne nouvelle traversant la Seine maritime et atteignant Paris par la Basse-Normandie. Ces projets étaient tous extrêmement coûteux et d'une exécution difficile. En construisant quelques raccordements, le réseau d'Etat a reporté sur la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise une partie du trafic du Havre et a dégagé ainsi la ligne de Rouen dans une mesure très appréciable. C'est là un excellent exemple d'une solution à la fois efficace, rapide et peu onéreuse, particulièrement recommandable dans les circonstances présentes. Il s'agissait pourtant, dans l'espèce, d'un projet correspondant à une utilité réelle, à un trafic existant, dans une direction intéressante pour notre commerce extérieur. Le but à atteindre justifierait une dépense importante. Mais il est préférable, pour le moment, d'atteindre le but par un moyen simple et économique.

D'autres directions réclament des améliorations justifiées, par exemple, la transversale Bordeaux-Lyon, mettant l'Europe centrale en communication plus directe avec un grand port de l'Atlantique. Les projets doivent être

étudiés là aussi avec la préoccupation d'éviter les créations de lignes nouvelles partout où les lignes actuelles peuvent assurer un trafic beaucoup plus actif avec une meilleure organisation et quelques compléments indispensables. L'expérience montre, en effet, dit M. COLSON, et la Commission l'a absolument suivi sur ce point, « que ce dont le besoin se fait sentir pour les grands courants de trafic, ce n'est pas des lignes nouvelles, c'est un meilleur aménagement des lignes existantes. Les crises de transport ont presque toujours pour origine, non le manque de matériel, non l'insuffisance des voies, (sauf aux abords de Paris), mais l'encombrement des gares, l'insuffisance des installations de triage et des raccordements ».

Au surplus, sous des apparences modestes, c'est là, en réalité un programme d'importants travaux et de dépenses considérables. Le trafic déborde les prévisions anciennes et les installations présumées faites en vue de l'avenir. Le phénomène visible pour tout le monde en ce qui concerne les transports de voyageurs, est bien plus marqué encore pour les transports de marchandises, bien qu'il ne se révèle d'une manière sensible qu'aux personnes mêlées activement à la vie économique du pays. La mise au point de nos voies ferrées exige donc, sur l'ensemble du territoire, sans parler des pays envahis, un gros effort d'activité et d'argent.

Les compagnies concessionnaires n'ignorent pas cette nécessité ; mais la brièveté de la période restant à courir jusqu'au terme de leurs concessions (de 33 ans pour le Nord à 43 ans pour le Midi) ne leur permet pas d'envisager des délais d'amortissement assez prolongés pour faire face aux larges emprunts qu'entraîneraient les travaux à exécuter. M. COLSON a donné sur ce point à la Commission des précisions intéressantes. « Au taux d'intérêt de 5,5 % dit-il, taux que l'on peut considérer comme vraisemblable, pendant assez longtemps après la guerre, les charges d'un emprunt, amortissement compris, qui ne sont que de 5,73 % si la durée est de 60 ans, montent à 6,23 % si elle descend à 40 ans, à 6,88 % si elle descend à 30 ans, à 8,37 % si elle n'est plus que de 20 ans, enfin

à 13,27 % quand elle descend à 10 ans. Déjà pour le Nord ces charges deviennent excessives. Si l'on n'y remédie, dans quelques années, elles seront prohibitives sur tous les réseaux ».

La solution qui se présente naturellement à l'esprit est celle d'une prolongation des concessions. On sait qu'elle se heurte à des obstacles d'ordre politique qui auraient tout au moins pour effet d'en rendre l'élaboration très longue et le succès problématique. Or, le temps presse. On peut envisager aussi d'autres solutions, en particulier, celle d'un régime d'Etat, dont on connaît les multiples inconvénients, et les dangers ; celle d'une exploitation par compagnies fermières, plus dangereuse encore peut-être, au point de vue des finances générales. Mais nous n'avons pas le loisir d'attendre le temps nécessaire à l'étude, au choix et à la réalisation de semblables projets. C'est de suite qu'il faut agir. Telle est la raison pour laquelle la Commission propose une combinaison qu'un simple avenant aux conventions existantes permettrait de mettre sur pied. Il s'agirait d'autoriser les compagnies à émettre des obligations amortissables en un nombre d'années supérieur à celui que comporte leur concession, l'intérêt et l'amortissement de ces obligations restant à la charge du réseau, en quelques mains qu'il passe, après l'expiration de la concession.

II. — Les voies navigables

La Commission n'a pas cru devoir accepter l'opinion d'après laquelle toute dépense ayant pour objet l'amélioration des voies navigables actuelles ou la construction de voies navigables nouvelles serait une dépense funeste et injustifiée. Sans s'arrêter au point de vue théorique d'après lequel la navigation fluviale est un moyen de transport d'un autre âge, aujourd'hui périmé, parce que le chemin de fer a sur lui une supériorité reconnue, elle a constaté que, là où il est possible, le transport par eau est moins coûteux que le transport par fer et que, d'autre part, il

dégage certains réseaux de marchandises encombrantes à la circulation desquelles ils ne sont pas en état de suffire.

Sur le premier point, il nous a été objecté que l'économie du transport par eau n'est qu'apparente et qu'elle tient uniquement au fait que l'Etat met gratuitement à la disposition des usagers les fleuves et canaux dont l'aménagement, la construction et l'entretien sont à sa charge. Il est vrai que l'Etat français a dépensé depuis 1821 une somme de 1.600 millions de francs pour les voies navigables ; mais il est juste de rappeler qu'il a dépensé dans une période plus courte, une somme de 5.532 millions de francs (avant le rachat de l'Ouest) pour la construction et le rachat des chemins de fer (1). L'argument n'est pas concluant.

Sur le second point, il est difficile de méconnaître à l'heure actuelle les services de premier ordre que nous rend la navigation fluviale, grâce à laquelle toute la région de Paris est approvisionnée de marchandises lourdes et, en particulier, de houille. Au moment où, par suite des circonstances exceptionnelles que nous traversons, le chemin de fer ne suffit pas, malgré un admirable effort, à la tâche écrasante qui lui incombe, la quantité de houille reçue à Rouen par navires et remontant la Seine par péniches a doublé. Il a été débarqué à Rouen en 1916 plus de 6 millions de tonnes de houille (exactement 6.805.000 tonnes) (2) alors que ce port n'avait reçu en 1913 que 5.147.146 tonnes de toutes marchandises, charbon compris. Le chiffre correspondant de 1916 est de 9.595.327 tonnes.

Au surplus, en temps normal, plus de la moitié du tonnage de marchandises de mer déchargé à Rouen remonte par la Seine à sa destination définitive. On ne peut pas considérer comme périmé un mode de transport qui joue un pareil rôle. Rappelons enfin que, bien que la navigation intérieure ne desserve qu'une fraction de notre territoire, alors que les chemins de fer le sillonnent tout entier, les canaux et rivières transportaient en 1913, dernière année normale, 5. 850 millions de tonnes-kilométriques et les

(1) Chiffres cités par M. COLSON au Congrès de Berne de 1910.

(2) Circulaire N° 218 de l'Association des Employeurs des Ports.

chemins de fer 24.878 millions. Les transports par batellerie représentent donc 19 % du total et sont, par rapport aux transports par chemins de fer dans la proportion de 23 %. Ce n'est pas une proportion négligeable. Il est intéressant enfin de remarquer que, depuis trente ans, le tonnage a quadruplé sur les voies navigables, tandis qu'il a doublé sur les chemins de fer (1). Ce n'est pas le fait d'un mode de transport mal adapté aux exigences du trafic moderne.

La Commission s'est inspirée d'ailleurs des nécessités de l'heure présente et s'est abstenue de discuter le programme d'ensemble présenté au Sénat par M. AUDIFFRED au nom de la Commission de l'Outillage national, programme dont le regretté Sénateur s'était fait auprès d'elle le défenseur convaincu. Elle a seulement examiné dans leurs grandes lignes les projets relatifs à la Seine et au Rhône qui lui ont paru présenter un intérêt plus immédiat et être susceptibles de réalisation plus prompte.

Toutefois, elle a retenu de la communication de M. le Sénateur AUDIFFRED une observation d'ordre général au sujet des méthodes financières à employer pour l'exécution des travaux d'amélioration des voies navigables et des ports. Il importe d'abandonner, en ce qui les concerne, le système financier des crédits annuels, qui fait supporter toute la charge à une seule génération, et d'adopter les combinaisons d'usage en matière de construction de chemins de fer, c'est-à-dire les emprunts gagés par des annuités représentant l'intérêt et l'amortissement sur une longue période des sommes nécessaires. De cette manière la charge serait répartie plus équitablement sur les générations qui profiteront des dépenses effectuées. Elle pèserait moins lourdement sur les finances actuelles et l'exécution des travaux ne risquerait pas d'être entravée, comme elle l'est souvent, au grand détriment de leur efficacité et de leur coût final.

Sous le bénéfice de ces observations générales, la Commission a adopté les conclusions présentées par M. LE-

(1) Rapport de M. AUDIFFRED, Janvier 1915.

GOUEZ à la suite de son rapport sur la navigation en Seine et par M. TAVERNIER au sujet de la navigation du Rhône.

M. LEGOUZ a entretenu la Commission des différents projets étudiés pour l'amélioration de la Seine, les uns très ambitieux, allant jusqu'au vaste programme de Paris-Port-de-Mer, les autres envisageant à la fois la lutte contre les inondations et une mise au point du port fluvial de Paris. La Commission n'avait pas à entrer dans l'étude de ces différents projets, ni à discuter l'efficacité des moyens proposés pour mettre Paris à l'abri des crues excessives du fleuve ; mais toujours inspirée par les idées directrices exposées en tête du présent rapport, elle a résolument écarté, non seulement comme financièrement injustifié mais aussi comme inutile, le plan d'approfondir la Seine pour faire remonter jusqu'à Paris des navires d'un fort tirant d'eau. Il ne paraît pas prouvé qu'un avantage économique quelconque pût être obtenu si les navires qui déchargent actuellement à Rouen déchargaient en aval de Paris, à Clichy par exemple, et si les marchandises destinées à Paris, à la région parisienne ou aux au-delà subissaient à Clichy le transbordement qu'elles subissent à Rouen. Comme, d'autre part, leur transport de Rouen à Clichy aurait lieu par un navire d'un prix beaucoup plus élevé et d'une exploitation beaucoup plus coûteuse que le chaland ou la péniche remorqués ; comme, en outre, il ne serait possible qu'après la réalisation de travaux considérables et extrêmement onéreux, il n'y a pas lieu de prendre en considération le projet de Paris-Port-de-Mer qui répond à une conception de magnificence non à un besoin d'ordre économique.

Est-il même désirable d'approfondir le lit de la Seine à 4 m. 50 pour permettre la remontée d'unités d'un plus fort tonnage ? On peut se le demander. En effet, la clientèle disposée à recevoir dans la région parisienne le chargement d'un chaland de 1.000 tonnes de portée est déjà rare. En dehors des sociétés gazières, de quelques grands établissements industriels gros consommateurs de houille et de quelques importateurs de pétrole, on préfère la péniche de 285 tonnes qui livre des quantités plus faciles à emma-

gasiner. Souvent même, des négociants en bois, en grains, recourent en temps normal au chemin de fer pour diviser leurs réceptions par wagons au lieu de s'encombrer de plusieurs centaines de tonnes à la fois. Dans ces conditions, convient-il de faire de gros sacrifices d'argent pour que des chalands de plus de 2.000 tonnes remontent jusqu'à Paris ? On peut en douter.

Au contraire, des travaux et des aménagements s'imposent pour outiller l'ensemble des ports de Paris, pour y rendre les opérations de chargement et de déchargement plus rapides et moins coûteuses en développant l'emploi des moyens mécaniques, pour mettre à la disposition du trafic des magasins plus étendus, enfin pour augmenter la longueur des quais et faciliter la distribution du tonnage transporté par le fleuve.

Il importe également de rendre plus intime et plus parfaite la jonction à Paris de la voie de fer et de la voie d'eau. La Compagnie des chemins de fer de l'Est envisageait dès avant la guerre l'expédition sur Paris de minerais de fer du bassin de Briey destinés à l'exportation par la Seine et par mer. Il y aurait là un élément de fret d'autant plus précieux que la plupart des chalands et péniches déchargés à Paris repartent sur lest vers Rouen et que la plupart des navires remontant à Rouen en repartent également sur lest vers la mer. Mais le transbordement du wagon au chaland doit être mécanique pour être peu coûteux et le transbordement mécanique exige une installation spéciale et importante. A défaut de cette installation, le projet n'est pas réalisable. La Compagnie de l'Est est disposée à entrer dans cette voie ; d'autre part, la Chambre de commerce de Paris demande depuis plusieurs années l'autorisation d'exécuter des aménagements et des travaux permettant au port de Paris de remplir son rôle de port de transit, qui est si peu développé en fait, alors qu'il pourrait l'être puissamment. Actuellement le port de Paris est un point d'aboutissement, un port de consommation qui reçoit du tonnage et n'en fournit pas. Il faut l'équilibrer en le mettant en communication avec les voies

ferrées et les voies d'eau desservant l'Est, le Sud-Est et le Midi.

En résumé, pour ce qui regarde la Seine fluviale entre Paris et Rouen et le port de Paris, il s'agit de mettre Paris à même de tirer parti de ce qui existe bien plus que de créer du nouveau. En fait, la Seine approfondie à 3 m. 10 n'est pas utilisée comme elle pourrait l'être. Quelques écluses ont encore besoin d'être mises au point et toutes devraient être pourvues de manœuvre électrique ; l'éclairage pourrait permettre une circulation plus active dans la saison d'hiver ; le balisage laisse à désirer ; le tirant d'air de certains ponts est insuffisant ; mais surtout les chalands et péniches perdent du temps soit sur le fleuve, soit dans les ports insuffisamment outillés et organisés. De plus, les réseaux de l'Est, du P.-L.-M. et d'Orléans ont avantage à se mettre en communication facile et prompte avec la Seine vers laquelle ils peuvent drainer les éléments de fret lourd de sortie fournis par les régions qu'ils desservent, notamment les minerais, les bois, les pierres, etc...

La navigation du Rhône a trouvé auprès de la Commission des transports des défenseurs éloquents et convaincus. M. le Sénateur HERRIOT a exposé l'urgence d'une solution au point de vue national. Il a montré l'Allemagne décidée à achever son canal intérieur et à relier ensemble tout le système allemand de ses fleuves et canaux au Danube, entraînant de ce fait la Suisse dans son orbite économique. Pour lutter contre elle, nous devons relier Genève à Lyon et à Marseille en construisant un Rhône navigable qui mette la Suisse en communication fluviale avec la mer par la France.

A ces raisons d'ordre général, M. R. TAVERNIER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite a ajouté des considérations d'ordre technique du plus haut intérêt. A première vue, les travaux nécessaires pour que la navigation puisse utiliser le cours du Rhône sont d'une telle importance et ils entraîneraient de telles dépenses que la Commission ne pouvait pas songer à les envisager dans les circonstances actuelles. Mais le problème du Rhône

se présente dans des conditions très particulières à cause de la rapidité même du fleuve.

Cette rapidité devient, en effet, un élément de solution. Grâce à elle, le Rhône n'est pas seulement une route qui marche ; il est une énergie que les applications modernes de la science permettent de réaliser sous la forme merveilleusement souple de l'électricité. Pour emprunter aux Américains une de leurs images favorites, on peut mettre le harnais sur les chevaux de force du Rhône comme sur ceux du Niagara et les plier au service de l'industrie, de manière à les rendre créateurs de richesses nouvelles. Or il se trouve que, pour aménager l'énergie hydro-électrique fournie par les fleuves à forte pente, il faut exécuter des travaux qui sont précisément ceux que réclame la navigation. D'où l'avantage des solutions « mixtes » envisageant au point de vue industriel, comme au point de vue des transports par eau, l'utilisation des biefs, alors que les solutions dites « séparées » ne tirent qu'une seule utilisation de l'exécution d'un même travail. M. R. TAVERNIER fait très bien ressortir la concordance des intérêts de la navigation et de l'industrie hydro-électrique dans le passage suivant :

« Théoriquement, le bief « mixte » idéal, qui correspond à l'aménagement le plus « intégral », à la perte d'énergie minimum, à la batellerie la plus puissante, est celui qui comporte les moindres vitesses d'eau et les plus fortes sections. Les intérêts de l'industrie et de la navigation sont, à ce point de vue, concordants. Ils se concilient aussi bien en ce qui concerne les hauteurs de chute à réserver entre chaque bief. La navigation d'autrefois les voulait petites. Celle d'aujourd'hui, grâce aux types modernes des écluses de grandes hauteurs, grâce aux systèmes nouveaux des ascenseurs et des plans inclinés, s'accommode de biefs plus longs, séparés par les chutes plus fortes, que réclame un bon aménagement industriel. »

La double utilisation du Rhône au moyen des solutions « mixtes » n'est pas, d'ailleurs, un simple projet. Elle a déjà été réalisée sur le tronçon de Jonage :

« Pendant longtemps les défenseurs autorisés des inté-

rêts de la navigation se sont montrés aussi intransigeants aussi « cloisonnés » en matière d'aménagement industriel, qu'en matière d'aménagement agricole. Mais les controverses techniques auxquelles a donné lieu jadis la comparaison des solutions « mixtes » avec les solutions « séparées » paraissent aujourd'hui surannées. Les faits ont parlé. — La première, en date, de toutes les grandes usines hydrauliques destinées à distribuer de l'énergie, l'usine de Jonage, a réalisé du même coup, l'aménagement industriel et navigable le plus parfait du tronçon du Rhône, situé à l'amont de Lyon. »

Ce que demande M. Tavernier, ce n'est pas une expérience nouvelle, mais l'application d'un système qui a fait ses preuves et qui peut permettre l'exécution d'un vaste plan de communication par eau entre l'Europe centrale par la Suisse et notre grand port de Marseille (1).

« Avec un peu de patience, on verrait, sans doute, les seuls intérêts industriels provoquer, d'abord entre la Suisse et Lyon, plus tard au-dessous de Lyon, la création tronçon par tronçon, en commençant par les plus « innavigables » qui sont en même temps industriellement les plus attrayants, la création de la voie navigable la plus grandiose, se soudant au canal de Marseille au Rhône en voie d'achèvement. L'obstacle à la navigation, la pente, devient le point d'appui le plus solide des combinaisons financières permettant de réaliser la grande œuvre. »

La Commission a été fortement impressionnée par l'exposé de M. Herriot et par les considérations techniques dont M. R. Tavernier l'a appuyé. Elle a même voulu, en raison de l'urgence du problème, soumettre, sans plus attendre, au Conseil National de la Ligue Française, qui l'a adopté, un vœu tendant à la prompte réalisation des importantes solutions mixtes déjà étudiées sur certains tronçons du Rhône (1). A la veille de la déclaration de

(1) V. aussi la brochure de M. R. TAVERNIER *La Richesse du Rhône et son utilisation*, publiée par la Société d'Economie Politique et d'Economie Sociale de Lyon - 1908.

(1) V. ce vœu en annexe du présent Rapport.

guerre, deux groupes rivaux sollicitaient la concession nécessaire pour capter l'énorme puissance du Rhône à son entrée sur le territoire français, en aval de Bellegarde. Il appartient au Gouvernement de décider laquelle des deux solutions proposées (barrages de Gémisiat ou de Malpertuis) offre le plus d'avantages de toutes sortes ; mais il a le devoir de se décider sans retard et d'imposer au concessionnaire, quel qu'il soit, l'obligation de mettre au service de la batellerie les biefs qu'il aura à construire pour atteindre ses fins industrielles.

Grâce à l'élégance des « solutions mixtes », la Commission ne se trouverait plus retenue, en ce qui concerne la navigation du Rhône, par la crainte de dépenses que notre budget national ne serait pas à même de supporter. Ce n'est pas l'Etat qui aurait à dépenser les sommes considérables nécessaires à l'exécution de ce programme très vaste. Ce seraient des entreprises industrielles qui tiendraient des travaux envisagés l'utilité et le profit suffisants pour les rémunérer. Les moyens fournis à la navigation seraient une sorte de surcroît d'avantages mis au service du trafic. Telle est la raison pour laquelle un plan de grands travaux n'a pas effrayé nos collègues. Comme, d'autre part, les facilités nouvelles offertes au transport des marchandises lourdes peuvent déterminer un courant très important et relier fortement notre France du Sud-Est et la Suisse à Marseille et à la mer, l'intérêt national commande d'agir avec promptitude.

III. — Les ports maritimes

La méthode suivie par la Commission dans l'étude des transports par chemin de fer et par voie fluviale l'a également inspirée dans l'étude des Ports Maritimes. Aucun des éléments du vaste problème qu'elle avait été chargée d'examiner n'a été considéré par elle comme pouvant être isolé des autres. Les directions dans lesquelles elle a reconnu que des améliorations s'imposent sont celles qui correspondent à un courant actif de commerce extérieur. Les

seuls ports qu'il y ait lieu de développer sont aussi ceux qui se trouvent sur un de ces courants.

Cette conclusion logique en elle-même, est d'autant plus d'accord avec les faits économiques modernes que les ports maritimes tirent aujourd'hui leur principale importance de l'importance même de l'arrière-pays qu'ils desservent. Dans l'antiquité et au moyen-âge les ports s'isolaient jalousement de la terre ferme parce qu'en raison de l'imperfection des moyens de transport terrestres, leur trafic était presque exclusivement maritime ; qu'ainsi ils se sentaient plus liés les uns aux autres que chacun d'eux ne l'était aux régions de l'intérieur. Il n'en est plus de même à l'heure actuelle. La marchandise de mer trouve des moyens de distribution terrestres puissants qui lui permettent de se répartir sur de vastes espaces. L'importation par mer de matières premières pondéreuses correspond à une distribution de ces matières entre des usines parfois éloignées de la mer. D'autre part, des produits miniers, agricoles, manufacturés sont facilement transportés jusqu'à un port et peuvent être de là exportés sur les points les plus éloignés du globe. Dès lors, un port moderne est en réalité un carrefour de routes de mer et de routes de terre. L'activité des uns provoquant l'activité des autres, et le tonnage chargé et déchargé dans le port dépendant surtout de ce que lui fournit son arrière-pays à l'exportation et de ce qu'il absorbe à l'importation. Ce n'est pas à dire que le seul rôle des ports modernes soit leur rôle régional. Ils ont aussi un rôle proprement commercial lorsque des marchandises venues par mer et destinées à repartir par mer sont attirées sur leurs quais et dans leurs entrepôts par la renommée d'un marché puissant ou par des facilités particulières de distribution. Ils ont également un rôle proprement industriel lorsque les usines placées dans leur voisinage immédiat élaborent les matières premières encombrantes que leur apportent les navires et les transforment en produits fabriqués plus légers et d'une valeur supérieure pour leur permettre de supporter, dans ces conditions nouvelles, le prix plus élevé des transports terrestres. Mais quelle que puisse être l'importance de ces deux

fonctions, la fonction régionale demeure la principale, parce qu'elle fournit l'élément à la fois le plus actif et le plus stable. Une région vaste, peuplée, économiquement développée, bien reliée à un port maritime outillé comme il convient, assure la prospérité de ce port. Et, comme en cette matière la masse appelle la masse, c'est de préférence dans ce port dont le trafic régional fait la force que se créeront les grands marchés et les puissantes industries. Les grands ports modernes sont tous des ports desservant un arrière-pays étendu et actif.

Par suite, la Commission ne pouvait prendre en considération que les questions se rattachant à l'amélioration de nos ports français remplissant une fonction régionale importante. Son attention a été retenue spécialement par les ports de la Seine, d'une part, et par Marseille de l'autre, sans écarter d'ailleurs, Dunkerque, Nantes et Saint-Nazaire, Bordeaux desservant tous un arrière-pays considérable.

Les ports de la Seine, le Havre, Rouen et Paris sont merveilleusement complémentaires l'un de l'autre. Le Havre, facilement accessible de la mer, offrant des fonds suffisants pour les navires de fort tirant d'eau quand seront terminés les travaux en cours, est le port d'escale où les paquebots et les lignes régulières embarquent et débarquent leurs passagers, leurs marchandises, surtout leurs marchandises de prix. Rouen, d'accès plus difficile, n'est fréquenté que par les navires de charge y portant leur cargaison entière. C'est le port des charbons, des pétroles, des vins d'Algérie, des grains et, d'une façon générale, des marchandises lourdes. Un chiffre mesure d'une façon curieuse la répartition des marchandises entre le Havre et Rouen suivant leur valeur. La tonne chargée ou déchargée au Havre a une valeur moyenne de 912 francs. La tonne chargée ou déchargée à Rouen ne vaut moyennement que 111 francs (1). Mais Rouen est un centre de distribution admirable pour son arrière-pays. En dehors de la Seine

(1) Moyennes tirées des chiffres de 1913, dernière année normale.

fluviale qui met le port de Rouen en communication directe avec le port de Paris et avec les au-delà de Paris à l'Est et au Sud-Est par les canaux, trois réseaux de chemins de fer aboutissent à Rouen et lui permettent d'atteindre les directions du Nord, de l'Est et du Midi. Un éventail de routes terrestres de toutes sortes se déploie en amont de Rouen et en fait le lieu désigné pour le transbordement des marchandises de mer sur wagons ou sur péniches. Aussi, n'est-ce pas uniquement à cause de la Seine que Rouen a mérité d'être appelée l'avant-port de Paris, le vrai Paris Port-de-Mer. Encore, serait-il plus exact de dire que Paris a son port fluvial dans son enceinte même, son port maritime à Rouen et son port en eaux profondes au Havre.

Nous avons déjà indiqué dans quel esprit la Commission avait étudié le problème de l'amélioration de la Seine et aussi celui de la liaison par chemin de fer entre le Havre et Paris. Ce sont là, à proprement parler, les questions qui se posent pour l'organisation de l'arrière-pays de nos deux grands ports normands. Nous n'avons donc pas à y revenir.

De même, pour le port de Marseille, la mise à exécution du plan préconisé par MM. HERRIOT et TAVERNIER, et auquel la Ligue Française a donné son appui serait un élément de développement de sa fonction régionale. Déjà l'achèvement du tunnel du Rove ouvre des perspectives très favorables à la construction de nombreuses usines sur les terrains bordant l'étang de Berre. La fonction industrielle de Marseille, déjà importante, mais entravée par la difficulté des transports entre les quais et les usines étagées sur des terrains à relief accentué pourra prendre son plein développement grâce à ces facilités nouvelles.

D'autres questions d'ordre général méritent aussi de recevoir une solution si on veut développer l'activité de nos ports maritimes. On peut signaler, en particulier, celle de l'autonomie des ports et celle des zones franches.

La première n'a pas été résolue par la loi du 15 janvier 1912 et par le règlement d'administration publique

rendu pour son application le 10 mars 1916. Il ne suffit pas, en effet, de baptiser du nom d'autonomie un régime réglementaire complexe et donnant sur certains points importants moins de liberté d'action aux autorités locales que le régime actuellement en vigueur. Il faut que nos ports français puissent lutter contre les ports rivaux dans des conditions qui laissent à leur initiative la liberté nécessaire.

La deuxième question, celle des zones franches à établir dans les ports maritimes, a toujours été écartée jusqu'ici par l'opposition de certains intérêts qui se croient, à tort pensons-nous, menacés et qui considèrent les zones franches comme une brèche dans le système de protection douanière que la France a adopté. Peut-être des partisans trop zélés et mal informés des zones franches ont-ils contribué à accréditer cette erreur, notamment en exalant un soi-disant essor de certaines industries dans les ports francs existant à l'étranger, en particulier à Hambourg. Il est vrai que la construction navale installée au voisinage immédiat du port bien avant l'entrée de Hambourg dans le Zollverein en 1888, a été englobée à cette époque dans la zone franche. Elle y trouvait avantage en raison du régime très spécial sous lequel elle vivait et du développement encore modeste de la métallurgie allemande. Elle y est demeurée depuis lors, malgré le changement de conditions économiques et la facilité actuelle de trouver en Allemagne, sans majoration de prix, les éléments dont elle a besoin. Mais de nouveaux chantiers navals se sont créés et d'autres se sont développés sur d'autres points de l'Empire et en territoire douanier. Le fait qu'à Hambourg ils se trouvent en zone franche est une simple survivance. Et cette survivance a un caractère exceptionnel parce que les industries travaillant même partiellement pour la clientèle nationale ont tout intérêt à se placer dans la zone du Zollverein pour ne pas voir se dresser devant leurs produits les murailles douanières dont leur propre pays s'est entouré.

L'intérêt de la zone franche est purement commercial. Étant donné que des marchandises viennent dans les ports

par mer et en repartent par mer ; qu'elles sont, par suite, absolument extérieures au trafic de l'arrière-pays ; il y a avantage à les libérer des entraves que la douane met à la libre circulation des marchandises dans l'intérêt des producteurs nationaux. Cet intérêt ne saurait, en effet, être invoqué quand il s'agit d'un trafic de réexportation. Par contre, le port maritime peut trouver dans les facilités nouvelles que crée la zone franche un élément sérieux de développement pour sa fonction commerciale, pour l'échange de fret qui s'opère sur ses quais.

IV. — **Marine marchande**

La Commission n'a pas examiné dans ses détails la question des transports maritimes et de la marine marchande. L'heure n'est pas propice à l'étude des solutions qu'attend depuis longtemps le monde maritime et dont certaines données sont modifiées, voire même bouleversées par les événements actuels. Aussi la « Ligue Française » se réserve-t-elle de faire une étude spéciale de notre marine marchande. Mais dès maintenant l'existence même de notre flotte commerciale se trouve mise en question. La guerre sous-marine a déjà fait disparaître 761.666 tonnes de navires de commerce français, soit 30 % de notre flotte d'avant-guerre. Les marchés étrangers, même ceux des alliés, sont fermés aux armateurs français par l'interdiction générale de tout transfert de pavillon et par la réserve de la construction navale à la clientèle nationale de chaque pays maritime. D'autre part, nos chantiers français ne disposent pas des matières premières indispensables, même pour achever des navires qui étaient sur cale au moment où la guerre a éclaté. L'invasion de nos provinces du Nord et de l'Est, centre de notre métallurgie française, explique cette détresse ; les nécessités militaires ont déterminé, d'autre part, à réserver pour des buts de défense immédiate les aciers qui nous viennent du dehors. Ainsi, nous assistons tous les jours à une diminution progressive de nos facilités de transport maritime, sans que rien jusqu'ici vienne y faire équilibre d'une façon efficace. Cette situation se traduit actuellement par une grande

gêne dans l'approvisionnement du pays en objets de toutes sortes. Elle se traduira après la guerre par une gêne plus grande encore. Tant que l'ennemi commun n'est pas vaincu, en effet, nos alliés anglais nous fournissent une aide parcimonieuse mais précieuse en mettant du tonnage à la disposition de notre Gouvernement. Lorsque les hostilités cesseront et que, seules des questions économiques se poseront, il est fort à craindre que chaque pays maritime réserve à la satisfaction de ses propres besoins les navires battant son pavillon. Ce ne serait plus seulement comme aujourd'hui, l'interdiction de transfert de propriété à des étrangers, mais l'interdiction d'usage pour compte étranger. Rien de plus facile à édicter, au surplus, puisque dans les grands pays maritimes, la Grande-Bretagne et les États-Unis en particulier, la flotte commerciale est ou réquisitionnée ou soumise à un contrôle sévère de l'État.

Sans doute, de pareilles mesures ne seront que temporaires. Mais elles peuvent durer plusieurs mois ou plusieurs années après la guerre. Elles ne prendront fin que quand il y aura assez de tonnage de navires disponibles pour correspondre au tonnage des marchandises à transporter. Impossible, par conséquent, de faire des prévisions. Ce que l'on sait dès à présent c'est que, pendant la période de reconstitution économique qui suivra la guerre, ou pendant une partie de cette période, la France ne disposera pas, bien loin de là, du tonnage dont elle aura besoin et qu'elle ne le trouvera probablement pas à l'étranger. Notre marine marchande n'était pas, en 1914, à la hauteur de notre commerce maritime extérieur. Nous ne faisons sous pavillon français que 23 % de nos importations et 56 % de nos exportations par mer. Dans la période que nous envisageons nos besoins d'importation seront très supérieurs à la normale, après les terribles destructions subies. Et, d'autre part, nos moyens de transport sur mer auront diminué dans une proportion qui déjà s'approche du tiers et que la guerre sous-marine accroît chaque jour.

Cette situation est des plus graves. Il faut à tout prix y

parer en avisant, dès maintenant, malgré les obstacles de toutes sortes, à la construction de nouveaux navires, sinon pour développer notre flotte commerciale en pleine guerre, du moins pour empêcher qu'elle disparaisse et pour fournir au pays, au sortir de la crise terrible qu'il subit, les moyens de reprendre au plus vite son activité économique, de réparer ses pertes et d'assurer son avenir.

ANNEXE

7 Juin 1917.

La Ligue Française, après avoir pris connaissance des délibérations et des conclusions de sa Commission des transports,

Considérant que la mise en œuvre des forces hydro-électriques du Haut-Rhône offre un intérêt immédiat et de premier ordre ;

Considérant, d'autre part, que l'établissement de biefs industriels peut être extrêmement favorable à la navigation, ainsi que le démontre d'une façon péremptoire l'exemple de l'usine de Jonagé qui a réalisé du même coup, sur une longueur de 18 kil., l'aménagement industriel et navigable le plus parfait d'un tronçon du Rhône situé à l'amont de Lyon ;

Considérant qu'à son entrée sur le territoire français le Rhône présente une pente rapide qui a constitué jusqu'ici l'obstacle principal de son utilisation pour la navigation ; mais que la rapidité même de cette pente rendrait plus avantageuse son utilisation industrielle ; qu'au surplus, dès avant la guerre, la concession des forces du Haut-Rhône était sollicitée par deux groupes puissants qui envisageaient la construction en aval de Bellegarde d'un barrage unique ou de deux barrages devant fournir une énorme puissance,

Emet le vœu :

1° Qu'une décision prompte soit prise en ce qui concerne les demandes de concessions pendantes pour l'utilisation des forces du Haut-Rhône qui pourraient fournir à la région de Paris d'importantes quantités d'énergie électrique ;

2° Que cette concession soit subordonnée à la construction d'un bief de navigation unissant Bellegarde aux lacs suisses, et que, d'autre part, des mesures soient prises pour organiser la navigation entre Bellegarde et Lyon.

PROPOSITIONS

15 Février 1918.

La Commission des Transports de la Ligue Française

Considérant qu'il est indispensable de fournir des moyens d'action puissants à notre agriculture, à notre industrie et à notre commerce et, en particulier, de mettre à leur disposition les transports appropriés à leurs besoins ;

Mais considérant, d'autre part, que dans l'état de nos finances publiques et en prévision des immenses travaux de reconstitution et de réparation qu'elles auront à supporter dans les pays envahis, il convient pour le moment de se borner à exécuter les seuls travaux susceptibles d'un rendement fructueux et prompt ;

Que par suite, les programmes de transports publics doivent être conçus en vue de développer largement notre commerce extérieur et spécialement nos exportations,

Emet les vœux suivants :

1° *En ce qui concerne les chemins de fer, que les réseaux soient mis à même de réaliser un meilleur aménagement des lignes existantes et exceptionnellement de construire les quelques lignes nouvelles reconnues indispensables ;*

Qu'à cet effet les compagnies de chemins de fer soient autorisées à émettre des obligations amortissables sur une période de durée supérieure à celle de leurs concessions, en attendant qu'une solution définitive intervienne au sujet de la prolongation de ces concessions.

2° *En ce qui concerne les voies navigables qu'une entente s'établisse entre les chemins de fer et les voies*

navigables pour la meilleure utilisation de deux modes de transport destinés à se compléter plus qu'à se concurrencer.

Que le port fluvial de Paris soit aménagé et outillé de façon à tirer tout le parti possible de la navigabilité de la Seine ; que des mesures soient prises pour rendre plus active la navigation sur ce fleuve ;

Que conformément au vœu émis par la Ligue Française le 7 juin 1917 l'utilisation des forces du Haut-Rhône pour la création de l'énergie électrique soit réalisée à très bref délai et que des mesures soient prises pour que les concessions demandées soient subordonnées à l'obligation d'organiser la navigation entre Bellegarde et Lyon ;

Enfin, que les crédits annuels inscrits au budget de l'Etat pour l'amélioration des voies navigables soient considérés comme des annuités contribuant à gager les emprunts contractés soit par l'Etat, soit par des collectivités autorisées en vue de l'exécution rapide des travaux.

3° En ce qui concerne les ports maritimes, que les grands ports de commerce français soient largement outillés et mis en communication avec tous les points de l'arrière-pays qu'ils desservent ;

Que des zones franches puissent être établies dans les ports d'escale ayant déjà un trafic national important

4° En ce qui concerne la marine marchande, que des mesures soient prises de toute urgence en vue de reconstituer la flotte de commerce française diminuée d'un tiers par la guerre sous-marine, déjà insuffisante avant la guerre, et appelée à jouer, dans la période qui suivra immédiatement la cessation des hostilités, un rôle essentiel pour la reprise de l'activité économique.

Commission d'Organisation Economique de la L. F.

Président. — M. André Lebon, ancien Ministre du Commerce et des Colonies.

Membres. — MM. Ferdinand Buisson, Directeur honoraire de l'Enseignement primaire ; Emile Bertin, de l'Académie des Sciences, Président de la Ligue Française ; Maurice Croiset, Administrateur du Collège de France ; Monseigneur Herscher, archevêque de Laodicée ; Carmichaël, Président de l'Union des Industries Textiles ; Amiral Gervais ; Georges Pascalis, Président du Syndicat général des produits chimiques ; Daniel Berthelot, de l'Académie de Médecine ; Maître Chenu, ancien bâtonnier ; Georges Lecomte, Président de la Société des Gens de Lettres ; Docteur Marage ; De Paloméra, Président de la Confédération des Groupes commerciaux et industriels ; Toissier, Président du Conseil d'administration de la Compagnie des Chemins de fer du Midi ; Raphaël Georges Lévy, de l'Académie des Sciences morales et politiques ; Eugène Weiss, ancien Directeur de la Compagnie de l'Est ; Louis Mangin, de l'Académie des Sciences ; Général Mallette ; C.-M. Savarit, Secrétaire général de la Ligue Française ; H. Audiffred, Sénateur de la Loire ; Baynald Legouez, membre de la Chambre de commerce ; De Ribes-Christoffe, Trésorier de la Chambre de commerce de Paris ; Maurice Alfassa, Economiste ; Emile Picard, Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences ; Bellan, ancien Président du Conseil municipal ; Henri Mazel, Archiviste général de la Ligue Française ; Cornelis de Wit ; Général Pau, Président d'honneur de la Ligue Française ; Prosper Gervais, Membre de l'Académie d'agriculture ; H. Cordier, Président du Syndicat des industries hydrauliques ; Hittier, Professeur à l'Institut national agronomique ; Pluchet, Régent de la Banque de France, Président de la Société des Agriculteurs de France ; Maurice de Vilmorin, de l'Académie d'Agriculture ; De La Lande, Président de l'Union centrale des syndicats des Agriculteurs de France ; Colson, Conseiller d'Etat, membre de l'Institut ; Docteur Foveau de Courmelles ; Anselme Laugel, ancien député d'Alsace-Lorraine ; H. de Peyerrimhoff, Secrétaire général du Syndicat des Houillères de France ; Du Vivier de Strael, Président de la Section de l'Afrique équatoriale à l'Union coloniale ; Victor Cambon, Ingénieur ; Camille Cavallier, Administrateur des Fonderies et Hauts-Fourneaux de Pont-à-Mousson ; Max Leclerc, Directeur de la Librairie A. Colin ; Charles Speyer ; Victor Ballot, Gouverneur général honoraire des colonies ; Paul Fournier ; C. Krantz, ancien ministre ; Paul de Rousiers, Secrétaire général du Comité central des Armateurs de France ; Georges Grosjean, ancien député ; Calbat, Chef de service de la Flotte commerciale à la marine marchande ; Charles Petit, Président du Tribunal de commerce de la Seine ; B. Tavernier, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ; Paul Ferrier, Ingénieur ; Baron Robert de Bermingham

LA LIGUE FRANÇAISE

La Ligue française s'est formée à Paris au commencement de 1914 sur l'initiative de quelques personnalités appartenant au monde de la science, des lettres, des arts, de l'industrie, du commerce et de la politique.

Ces personnes avaient reconnu combien nos discordes politiques, nos divisions religieuses, les maux qui épuisent notre vitalité mettaient la France en péril, dans l'état d'insécurité de l'Europe. Ils voulurent tenter, dans la mesure du possible, de rendre à ce pays sa cohésion profonde, la connaissance de son admirable passé, la foi dans ses destinées.

La Ligue française, qui a publié d'imposants manifestes sur l'alcoolisme, la repopulation, l'avarie, les abus du cinématographe, les questions d'enseignement, l'Agriculture, continue d'élaborer un vaste programme de rénovation française.

Fondée sur le principe de l'union nationale, elle sait que cette union, dominant les discussions des partis, ne sera pas moins nécessaire dans les temps difficiles que nous aurons à traverser, lorsque la France, après tant de sacrifices héroïques, devra remplir le rôle magnifique qu'elle s'est préparé en versant pour la défense de la civilisation le plus pur de son sang. La Ligue se donnera pour tâche d'accroître toutes les forces du pays, de favoriser sa légitime expansion dans le monde, d'assurer ses intérêts permanents, enfin et surtout de prévenir le danger toujours menaçant des convoitises et des ambitions allemandes.

Tous ceux qui veulent une France plus saine, plus forte et mieux organisée doivent être membres de la Ligue Française.

Envoyer son adhésion au siège social, 237, Bd Saint-Germain — Adhérents, 2 fr., Sociétaires, 5 fr., Donateurs, 20 fr. ; Fondateurs, 100 fr. (versement unique), Bienfaiteurs, 1.000 fr. (versement unique).

Adresser les fonds au Trésorier Général, M. André Lebon, ancien ministre, 43, rue Cambon (1^{er}).

La carte de membre de la Ligue Française est envoyée aussitôt.