

Armand JEAN-FRANÇOIS

Avocat,
Docteur en droit.

LA FRANCE

et la mise en valeur des Colonies



U 2 87

PARIS

Société d'Éditions Géographiques, Maritimes & Coloniales
184, boulevard Saint-Germain

1931

MANIOC.org

Archives départementales de la Guadeloupe

1837

Ms. 31

La France
et la mise en valeur
des Colonies

N° 37

N 237

MC 436

Armand JEAN-FRANÇOIS

Avocat,
Docteur en droit.

LA FRANCE

et la mise en valeur des Colonies

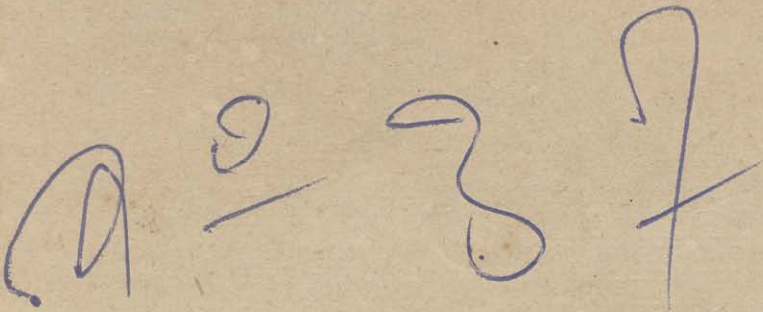


PARIS

Société d'Éditions Géographiques, Maritimes & Coloniales
184, boulevard Saint-Germain

1931

no 37



INTRODUCTION

Depuis la fin des événements tragiques de 1914, la France meurtrie, à cause des ravages que la barbarie de la guerre lui a fait subir et des sacrifices qu'elle a dû s'imposer pour assurer son triomphe, a connu des heures troubles et difficiles. En raison des obstacles accumulés devant elle, elle a eu recours à d'énergiques moyens pour s'efforcer de reprendre sa marche habituelle à travers l'histoire. Tous les actes accomplis par elle portent la marque d'un labeur héroïque qu'on ne peut s'empêcher d'admirer. Cependant, ce qu'il faut le plus apprécier de tout ce qui est à son mérite, c'est l'effort continu qu'elle a déployé dans le but de parvenir, d'abord, à restaurer ses finances et à assainir sa monnaie considérablement dépréciée par les convulsions d'un change dont l'instabilité, il y a quelque temps, ne tendait à rien moins qu'à l'acculer à la ruine, et ensuite, à s'équiper matériellement pour pouvoir décupler sa force de travail et satisfaire amplement ses besoins normaux.

A l'heure présente, les hommes qui ont la responsabilité du pouvoir s'appliquent tout particulièrement à prévenir les déficits d'hier et à donner au pays une forte armature financière, afin de lui faciliter l'acquisition de l'outillage économique qui lui est indispensable. Ce qu'il importe avant tout d'obtenir, en effet, c'est un budget normalement équilibré, une masse suffisante de ressources, qui permette aux représentants de la collectivité de poursuivre des fins conformes aux aspirations de la vraie Démocratie, et une politique de réalisations, qui soit en harmonie avec les principes de la stricte justice.

On ne peut incriminer la conduite de ceux qui, tout en accordant au peuple les allègements fiscaux reconnus nécessaires, lui demandent cependant de verser dans les caisses du Trésor une part suffisamment grande de ses revenus pour qu'ils lui procurent et garantissent en même temps la jouissance d'un réel bien-être. Mais ici, il nous faut faire une remarque. Quelle que soit l'habileté de certains

financiers, le cas se présente souvent d'un fléchissement de recettes, qui trompe leur attente. Pour que les prévisions soient atteintes, il faut que les circonstances soient favorables. Un rendement sérieux des impositions n'est en général possible qu'à la condition que l'Etat dispose de moyens d'action qui permettent d'assurer au pays une position économique avantageuse dans le monde, par suite des ressources abondantes et une stabilité monétaire indéfinie. Ce qu'il convient surtout d'empêcher, c'est le retour au change ruineux dont les effets se sont fait sentir durant de nombreuses années. Les variations incessantes du change déterminent, on le sait, un trouble profond dans l'Economie nationale, et les produits fiscaux dont l'importance se mesure à la fortune des citoyens ainsi qu'à la valeur réelle de leur instrument d'échange subissent inévitablement les contre-coups d'une crise qui affaiblit grandement les forces vives de la nation.

Depuis 1928, la stabilisation est légalement faite. Mais parce que la loi a décidé qu'il doit y avoir un rapport déterminé entre la valeur de la monnaie fiduciaire et celle des espèces métalliques, il ne s'ensuit pas que, dans la pratique, les faits doivent répondre toujours et d'une façon parfaite au vœu du législateur. Tout d'abord, les conditions d'une stabilisation définitive peuvent ne pas être, toutes, entièrement remplies, et, ces conditions même totalement réalisées, il peut se faire que des événements imprévus viennent ultérieurement troubler le mécanisme établi de telle sorte que le gouvernement et les élus de la population soient obligés de se remettre au travail pour reconstituer l'œuvre subitement détruite ou altérée.

On doit s'efforcer évidemment de prévenir même les simples altérations qui sont susceptibles de nuire aux organismes les plus fortement constitués. A cet effet, toutes les précautions doivent être prises. Il ne faut point s'employer à accomplir des réformes qui peuvent n'être qu'éphémères. Pour avancer sérieusement et sûrement dans la voie d'une réorganisation complète des finances publiques, pour rendre solide et durable l'œuvre de redressement monétaire et faciliter l'évolution du corps national suivant un ordre logique et naturel, il est indispensable qu'on agisse avec méthode, qu'on

n° 37

s'entoure de tous les renseignements nécessaires, qu'on parvienne enfin à tout peser et à tout considérer, ainsi qu'il convient, avant même que soit posée la principale pierre de l'édifice que l'on se propose de construire pour synthétiser dans un harmonieux ensemble les forces saines du pays.

Ce ne sera pas trop du concours de tous les bons citoyens pour la construction de la charpente, l'achèvement même de l'édifice, et, préalablement, pour la préparation et la fourniture des matériaux dont il importe de déterminer le choix et d'indiquer, d'une façon précise, la nature. Il appartient, en effet, à tous ceux qui veulent que la France se guérisse de ses blessures et travaille ensuite, dans la paix, à accroître son patrimoine et celui de la civilisation, de coopérer à cette œuvre de restauration définitive.

Il nous a paru logique de penser que toutes les activités conscientes qui, de près ou de loin, touchent au cœur même de la nation, doivent entièrement s'y consacrer, de même que doivent être utilisées d'urgence, toutes les parties de notre vaste territoire, tant celles qui constituent la France européenne que celles qui forment, sous des latitudes diverses, son domaine extracontinental.

C'est pour montrer de quelle manière et à quelles conditions peuvent être exploitées, aux fins susdites, les richesses de ce domaine, que nous essaierons de poser quelques principes et de présenter quelques observations sur la politique que doivent suivre, selon nous, nos dirigeants, s'ils veulent prévenir les difficultés qui sont susceptibles de naître chaque fois qu'il s'agit de faire aboutir une réforme d'ordre pratique et d'intérêt supérieur.

Définir, d'une façon précise, la nature des rapports qu'il est nécessaire d'établir entre la Métropole et ses possessions d'Outre-mer, déterminer le rôle que ces possessions peuvent jouer, grâce à leur épanouissement, sans enfreindre les règles de la vraie justice et sans froisser les sentiments particuliers des indigènes, tel est le but que nous poursuivons dans cette étude.

Nous serions heureux de pouvoir l'atteindre. Et, dans le cas où cet espoir ne pourrait se réaliser, il ne nous resterait plus qu'à for-

muler un désir, c'est que l'effort accompli par nous ne soit pas cependant tout à fait inutile. Il ne le sera assurément pas, si nous parvenons à obtenir des citoyens qui s'intéressent au bien public qu'ils accordent une attention soutenue au problème colonial, parce que, à notre sens, ce problème est l'un de ceux dont la solution importe le plus à l'avenir même de la nation.

A. JEAN-FRANÇOIS.

N^o 287

La France et la mise en valeur des Colonies

PREMIERE PARTIE

LE RELEVEMENT DE LA FRANCE PAR SES COLONIES ET LES RESSOURCES DE CES DERNIERES

CHAPITRE PREMIER

SYSTÈMES DIVERS PROPOSÉS POUR LA RESTAURATION ÉCONOMIQUE, FINANCIÈRE ET MONÉTAIRE DE LA FRANCE. LEURS INCONVÉNIENTS.

SYSTÈME D'ORDRE EXCLUSIVEMENT COLONIAL OU EXPLOITATION DE NOS RICHESSES D'OUTRE-MER. SES AVANTAGES.

Systèmes divers proposés pour la restauration de la France. —

Avant que la France eût franchi l'étape qu'elle a depuis parcourue pour parvenir à la stabilisation légale du franc, on discutait avec une certaine ardeur, quelquefois même avec passion, sur les meilleurs procédés à employer pour la faire sortir de l'impasse où elle se trouvait. Et deux sortes de moyens étaient envisagées.

La première suppose une action exclusivement nationale, embrasse toutes les mesures d'ordre interne, dont la mise en pratique nécessite un sacrifice plus ou moins étendu de la part de toutes les classes ou de l'une des classes de la société française. De cette catégorie, on peut citer, à part le procédé éclectique employé par le gouvernement de M. Poincaré, la consolidation, la conversion, la dévaluation, la déflation et l'impôt sur le capital ou sur la fortune acquise.

La seconde comprend ce que l'on pourrait appeler les moyens externes, c'est-à-dire, les engagements d'ordre financier contractés à l'étranger, tels que les emprunts ou les crédits extérieurs préconisés par le Comité des experts en 1926, emprunts ou crédits qui supposaient alors la conclusion d'un accord préalable, maintenant réalisé, sur les modes de fixation et de règlement de nos dettes de guerre envers l'Angleterre et l'Amérique.

Mais de tous ces systèmes, il n'en est pas un qui ne doive, en réalité, déterminer un bouleversement dans les esprits ou préjudicier aux intérêts d'une catégorie de citoyens. Si efficaces que puissent paraître, au point de vue monétaire, les résultats qu'on est en droit d'attendre de leur application, ils n'en sont pas moins susceptibles, les uns, de causer l'appauvrissement des créanciers de l'Etat, les autres, de compliquer la tâche du fisc, en diminuant par des procédés d'extrême rigueur, l'avoir de ses débiteurs. Tous, ils tendent inévitablement à restreindre, momentanément tout au moins, les ressources de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, en raison des pertes qu'ils doivent faire subir à certaines classes sociales et des charges qu'ils doivent faire supporter à certaines autres, sans pouvoir prévenir les troubles que les mesures radicales provoquent toujours dans l'organisme économique.

Système d'ordre colonial. Ses avantages. — A notre avis, il est un moyen qu'on aurait pu, depuis longtemps, utiliser avec plus de succès qu'aucun autre, parce qu'il est plus naturel et plus commode, et qu'à l'employer on ne court aucun risque, c'est l'exploitation rationnelle de nos richesses coloniales. Selon nous, en effet, la mise en valeur des colonies ne comporte point les inconvénients qui viennent d'être signalés. Ce n'est pas qu'elle n'exige certains sacrifices; mais l'effort qu'elle nécessite n'est pas au-dessus des capacités financières du pays. Si l'on considère les immenses avantages qui doivent en résulter pour la nation tout entière, on ne peut concevoir que les Pouvoirs publics et nos assemblées souveraines aient tardé et, dans une certaine mesure, tardent encore à prendre les résolutions qui paraissent les plus propres à en faciliter la pleine réalisation.

Ainsi que nous essaierons de le démontrer, ces résolutions ne présupposent aucune atteinte aux droits et aux intérêts d'une classe

quelconque. Le développement économique qu'elles sont de nature à faciliter ne peut avoir pour conséquence qu'une augmentation de la richesse générale, et cet accroissement de la fortune publique d'où dépend la prospérité du fisc ne peut à son tour que déterminer une très sérieuse amélioration de la valeur de notre instrument d'échange.

On ne peut contester qu'il existe un étroit rapport entre le mouvement de la production et le rythme gradué des impositions. Celui qui crée plus de valeurs sociales crée nécessairement plus de matières imposables, et, inversement, celui qui, par le ralentissement de son activité, diminue la somme de biens jetés annuellement dans la circulation affaiblit par cela même la capacité contributive du citoyen.

Pour le gouvernement qui doit assurer la marche régulière des affaires publiques, le point de vue fiscal est d'une importance primordiale. L'enrichissement du Trésor prévient, en effet, les déficits budgétaires, tandis que son appauvrissement entraîne le déséquilibre financier, et, avec la hideuse inflation qui en est la suite logique, la baisse inévitable du change national. Un Etat momentanément obéré, qui veut relever ses finances, a donc un intérêt majeur à inciter, par tous les moyens, ceux qui produisent, à décupler leurs moyens d'action.

Le pays, dont les denrées et matières premières sont insuffisantes à pourvoir à l'alimentation de ses habitants et aux besoins de son industrie, est obligé de s'adresser au dehors pour compléter son approvisionnement. Plus sa production est restreinte, plus les commandes faites par lui à l'extérieur sont nombreuses. De là des achats de plus en plus considérables de devises étrangères dont la valeur augmente en raison même du simple jeu de la loi de l'offre et de la demande. Si, à l'action de cette cause initiale, on ajoute la part d'influence exercée par l'abus de la spéculation sur le marché des changes dans les périodes de détresse financière et de dépression économique, on comprend facilement pourquoi s'accélère, à certains moments, la chute de la monnaie nationale.

La compréhension des faits ci-dessus exposés permet de saisir toute l'étendue de l'obligation qui s'impose à une société, provisoirement arrêtée dans son essor, de s'organiser, dans le but de développer ses facultés productives, et de prendre, en même temps,

toutes les précautions utiles pour déjouer les manœuvres des spéculateurs. Il est évident que le pays qui est capable d'aménager ses forces en vue d'une telle transformation doit pouvoir paralyser les effets d'une dépréciation subite de ses billets et même prévenir cette dépréciation.

Les moyens d'action qu'il est nécessaire d'utiliser pour obtenir, en cas de besoin, les fins que nous indiquons, la France les possède. Que demain elle ait à subir, de nouveau, les convulsions d'un change dévalorisateur, elle pourra aisément rétablir sa santé, au point de vue monétaire, pourvu qu'elle ait déjà réalisé l'effort qu'exige l'exploitation rationnelle de son domaine d'Outre-mer.

CHAPITRE II

CE QUE SONT ET PEUVENT ÊTRE NOS RICHESSES COLONIALES.
LEUR IMPORTANCE D'APRÈS LA STATISTIQUE COMMERCIALE.
— LES CONSÉQUENCES DE LEUR DÉVELOPPEMENT.

Nos richesses coloniales. — On peut cependant se demander s'il n'est pas illusoire de prétendre tout tirer de ce domaine pour préparer les éléments d'une restauration économique et monétaire ou empêcher l'ouverture d'une crise semblable à celle où a failli sombrer, depuis peu, en même temps que celui de l'Etat, l'avoir des particuliers.

Aujourd'hui, à part ceux qui sont les adversaires déclarés de la colonisation, tout le monde reconnaît que nos possessions constituent un vaste champ de ressources de toute nature et nul ne conteste l'utilité que peut présenter, pour la nation, une organisation méthodique de l'économie de son empire d'Outre-mer. La France est considérée, à l'heure actuelle, comme la seconde puissance coloniale du monde. Elle est partout présente aux différents points du globe. Son territoire extracontinental, d'une superficie d'environ dix millions cinq cent mille kilomètres carrés sur laquelle s'exerce l'activité de plus de soixante deux millions d'habitants, ainsi que l'indique le tableau ci-contre, recèle d'importantes richesses qui peuvent lui permettre de pourvoir largement à ses besoins, tout au moins à ses besoins les plus pressants.

Dans les différentes parties de ce territoire, en effet, et dans les pays de protectorat aussi bien que dans les pays placés sous mandat, la nature fournit les productions les plus variées.

Les plantes oléagineuses : arachide, palmier à huile, karité, sésame, cocotier, ricin, abondent, pour la plupart, dans nos grandes colonies de l'Indochine, de Madagascar et dans les deux grandes régions de l'Afrique équatoriale et occidentale française.

Les céréales : blé, orge, maïs, avoine, aussi bien que le gros et le petit bétail : bœufs, moutons, porcs, constituent la principale richesse de l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc et de l'île de Madagascar. Le

Superficie et population des colonies, pays de protectorat et à mandat

	Km. carrés	Habitants	Date d'annexion
Guyane	90.000	48.000	1604-1674-1817.
Martinique	987	250.000	1635.
Guadeloupe	1.780	243.243	1635.
Réunion	2.500	186.637	1638-1815.
Inde française	515	284.432	1664-1763.
St-Pierre et Miquelon ...	240	6.500	1763.
Algérie	575.511	6.066.380	1830-1848.
N ^{ou} v. Calédonie et dépendances	21.200	51.876	1853.
Indo-Chine et Quang-Tchéou-Wan	776.100	20.698.916	Cochinchine 1858-1863, Cambodge 1863-1864, Annam 1874-1883-1884-1885, Tonkin 1883-1885, Laos 1886-1895.
E ^t s français de l'Océanie (Tahiti et dépend ^{ces})	4.000	35.862	(Tahiti) protectorat 1842, annexion 1880
Afrique Occid. française (avec le territoire de Zinder)	4.665.000	13.541.611	Sénégal 1626-1697, Guinée 1865-1882, Côte d'Ivoire 1860-1883-1889, Soudan 1887-1892, Dahomey 1892-1894, Haute-Volta, Mauritanie, Niger 1892-1902.
Afrique équat. française	2.255.870	3.157.035	Gabon 1839-1849, Moyen-Congo 1878-1885, Oubangui-Chari 1891-1894, Tchad 1900.
Côte des Somalis	22.000	64.794	Obock 1862, Djibouti 1888-1896.
Madagascar et dépend.	592.352	3.661.627	Protectorat 1885-1895, Annexion 1896.
Nouvelles-Hébrides	45.000	60.000	1882-1887 (Coadminium) Protocole du 6 Août 1914-1922.
Iles du Sud (Kerguelen, St-Paul, Amsterdam)	6.300	"	
	9.059.176	48.356.913	
Togo	56.700	764.000	Mandat B. Traité de Versailles
Cameroun	439.800	3.000.000	Mandat B. Traité de Versailles
Syrie, Lyban et autres	200.000	2.850.000	Mandat A. Traité de Versailles
	9.755.676	54.970.913	
Tunisie	130.000	2.159.708	Protectorat 1881.
Maroc	567.200	5.000.000	Protectorat 1904-1912.
	10.452.876	62.130.621	
Superficie et population de la France d'Europe	560.963	41.000.000	
France, colon., pays de protect. et à mandat	11.013.839(1)	103.130.621	

(1) On peut ajouter à cette superficie 2.400.000 km2 pour tout le Sahara.

riz est produit en assez grande quantité par cette dernière colonie et surtout par notre belle possession asiatique, sans parler de l'apport moins important de la Nouvelle-Calédonie et de certaines régions de notre domaine africain. D'autre part, un cheptel qui peut nous intéresser au plus haut point, autant tout au moins que celui de l'ancien royaume des Hovas, est soigneusement entretenu par les indigènes de l'Afrique équatoriale française, ceux du Soudan, du Sénégal et des pays à mandats du Cameroun et du Togo. En Océanie, les habitants de la Nouvelle-Calédonie s'adonnent aussi à l'élevage; de même en Asie, ceux du Laos et du Cambodge.

Des denrées qui servent à la consommation journalière, telles que le thé, le sucre, le café, le cacao, la vanille, la banane, l'ananas, l'huile et le tabac, peuvent être importées d'une grande partie de notre territoire extracontinental. Le thé est une plante d'une culture facile en Indochine et à Madagascar. La canne à sucre, le caféier, et le cacaoyer y sont d'une belle venue, comme dans nos vieilles colonies. Le caféier croît aussi au Cameroun et le cacaoyer au Togo. Dans l'Afrique équatoriale, à Madagascar et dans les Etablissements français de l'Océanie, on cultive déjà avec soin le vanillier; le bananier peut faire la fortune de la Guinée; l'olivier, dans une large mesure, celle de la Tunisie, du Maroc, de la Syrie et de la Nouvelle-Calédonie; l'ananas est l'un des fruits dont la production est appelée à prendre un assez grand développement dans certaines régions de l'Afrique occidentale et de Madagascar; le tabac, enfin, dont la culture s'étend déjà depuis longtemps en Algérie et en Tunisie, s'accommode très bien du climat de la plupart des colonies précitées de l'Indochine, du Dahomey, de l'Afrique équatoriale, du Togo, du Cameroun et de Madagascar.

En sus des denrées de consommation que nous venons d'indiquer, nous pouvons trouver, dans notre domaine colonial aussi bien que dans tous ceux qui sont placés sous notre autorité, en vertu de traités ou de mandats internationaux, les principales matières qu'utilisent nos établissements de filature. Avons-nous besoin de laine? Nous pouvons en demander à toutes nos possessions où l'on entretient la race ovine, tout particulièrement à l'Afrique occidentale, à Madagascar, aux Nouvelles-Hébrides, à l'Algérie, et aussi à l'empire du

Maroc. Il suffit, pour que ces pays satisfassent à toutes les demandes, qu'on y favorise, d'une façon constante, l'extension de l'élevage et l'amélioration des espèces lainières. En facilitant l'élevage et l'amélioration non seulement de ces espèces, mais encore ceux de toutes les catégories d'animaux dont la chair et les dépouilles alimentent et le commerce de la boucherie et celui de la pelleterie, on peut, de plus, approvisionner, en viande et en peaux le marché métropolitain.

L'industrie a-t-elle besoin maintenant de la soie? Elle la demande à l'Indochine, à la Tunisie, à l'Algérie, à Madagascar et à la Syrie.

En ce qui concerne le coton, on peut se le procurer sans s'adresser à l'étranger, car toutes les contrées productrices de laine et de soie que nous venons de citer, et, en outre, l'Afrique occidentale, les Etablissements français de l'Inde, de l'Océanie, Madagascar, la région du Tchad, la côte des Somalis, le Cameroun et le Togo, peuvent se prêter à une exploitation rationnelle de ce textile.

Les bois, les plantes, la gomme, les matières à papier et les arbres à caoutchouc abondent dans les régions qui ne sont, pour l'instant, qu'en partie inaccessibles. Les forêts du Gabon, de la Côte-d'Ivoire, du Cameroun, de la Guyane, sont immenses. Celles de l'Algérie, de Madagascar, de l'Indochine sont, comme ces dernières, pourvues d'essences variées. Dans les unes ou dans les autres, on trouve l'acajou, le palissandre, le gommier, le noyer, le citronnier, le poirier, le bois de rose, le teck, le chêne-liège, l'okoumé, le mahogany, l'angélique, le courbaril, le balata, le cèdre et même l'ébène. Pour ce qui est du papier, on peut l'obtenir du papyrus de l'Afrique équatoriale, du bananier de l'Afrique occidentale, de l'alpha de l'Afrique du Nord, du Santaravij, du satrana et de l'arbre des voyageurs de Madagascar, du roseau, du sbau, de la paille de riz ainsi que du bambou de l'Indochine et, enfin, de ce résidu de la canne à sucre qui s'appelle la bagasse, dans toutes les colonies à production sucrière. Quant à la gomme, elle est extraite du dammara et du santal de la Nouvelle-Calédonie, du balata de la Guyane, du copal et du rhizome de certaines parties de l'Afrique équatoriale, ainsi que de certains arbres et arbustres du Soudan, du Sénégal et de la Sénégambie. Le caoutchouc, dont l'utilité devient, chaque jour, de plus en plus grande, est produit, à son tour, par la Cochinchine, l'Annam, le Cambodge,

le Congo et diverses régions de l'Afrique occidentale aussi bien que de l'Afrique équatoriale.

Que dire maintenant du sous-sol de ces territoires extra-européens? Il est riche en produits et minerais de toutes sortes. Des sources pétrolifères sont signalées dans l'Afrique du Nord, à Madagascar et, en particulier, au Gabon. Il existe dans ces mêmes colonies aussi bien qu'au Tonkin, à la Nouvelle-Calédonie et aux Hébrides, des gisements houilliers d'une assez grande importance. Un carbone qui est recherché sur presque toutes les places, le graphite, abonde dans les couches minières de notre grande île de la mer des Indes. En ce qui concerne le phosphate, on le trouve en Algérie, dans les pays de protectorat de la Tunisie et du Maroc; on peut l'exploiter aussi en Indochine et dans les Etablissements français de l'Océanie. Pour ce qui est des métaux, on ne peut dire qu'ils sont rares, si l'on fait exception pour le radium dont les terres malgaches seules présentent, paraît-il, quelques traces; l'or se trouve dans les filons de la Guyane, du Cambodge et de l'Afrique occidentale; le nickel, le cuivre, le plomb, le zinc, l'étain, le fer, le quartz, l'antimoine, le manganèse, le mica, le chrome, sont enfouis les uns ou les autres, dans le sol de Tahiti, de Madagascar, de l'Indochine, du Gabon, du Moyen-Congo, du Cameroun, de l'Algérie et de la Tunisie. On pense même trouver le diamant en Guyane.

Pour ne point s'en tenir aux seules matières précédemment indiquées, aux seules productions de la terre, il y a lieu de considérer l'abondante pêche qui peut se faire, non seulement dans les eaux de Saint-Pierre et Miquelon, mais encore dans la ceinture de toutes nos îles et sur les côtes mauritaniennes, gabonaises, algériennes, tunisiennes et marocaines. Quant aux pierres précieuses qui proviennent de certains gisements aussi bien que de la mer, elles ne font nullement défaut en Indochine, au Gabon et dans certaines de nos possessions du Pacifique et de la mer des Indes. Le béryl, le corindon, la topaze de Madagascar, le saphir du Cambodge, la nacre de la Nouvelle-Calédonie sont tout particulièrement remarquables.

Dans l'énumération qui précède, nous n'avons point indiqué les produits des Antilles et de la Réunion. Nous l'avons fait intention-

nellement, nous réservant d'en parler d'une façon toute spéciale. Une opinion généralement répandue est que ces îles sont des pays où la monoculture existe depuis longtemps, par conséquent des pays de très faible production. Elle est sinon entièrement erronée, du moins quelque peu exagérée (1). La vérité est qu'en ces pays, on s'adonne plus particulièrement à la culture des denrées d'exportation dont le transport est aisé et d'un coût généralement peu élevé. Celles-ci sont, il faut le reconnaître, d'un nombre assez restreint. Mais d'autres denrées, consommables sur place, sont aussi produites. Il sera facile de s'en apercevoir quand on aura examiné la liste que nous croyons devoir dresser des matières qui constituent la majeure partie de la production des vieilles colonies.

On sait que la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion ont fait preuve pendant la guerre d'une activité incomparable. C'est d'elles que la France a tiré presque tout le sucre et tout le rhum dont elle a fait une si large consommation au cours de la glorieuse, mais si triste période. La canne à sucre peut donc être placée au premier rang de leurs principaux produits. Viennent ensuite les denrées dites secondaires : café, cacao, vanille, roucou. Elles y sont pour la plupart cultivées d'une façon constante et donnent, sauf le roucou, un sérieux rendement, car les terres sont d'une fertilité incomparable. Les mêmes terres produisent le haricot, le maïs, le manioc, et aussi la pomme de terres, sans parler d'autres tubercules, utilisés, tous, sur les lieux mêmes. On trouve encore, dans ces colonies, des oléagineux, tels que le coprah, le ricin ; des textiles, comme le coton, l'aloès ; des variétés de fruits parmi lesquels les plus appréciés sont la banane, l'ananas, l'abricot, l'orange, la cerise, le monbin, la prune, l'acajou, la sapotille, la mangue, la pomme de Cythère, la pomme de cannelle ; des matières sirupeuses dont la principale est le miel ; des essences parfumées, comme le bois d'Inde, le bois de rose, l'Ylang-Ylang, le vetyver, la cannelle, le patchouli ; des bois de construction et d'ébénis-

(1) On peut se faire une idée de l'importance que les Antilles présentent pour la Métropole, au point de vue économique, en comparant leurs chiffres d'exportation à ceux des grandes colonies nouvelles. Pour ne parler que de la Martinique dont la superficie est de 987 km² et la population de 250.000 habitants, son commerce d'exportation s'est élevé en 1928 à 252.060.000 francs, tandis que celui de l'Afrique équatoriale française dont la superficie est de 2.255.870 km² et la population de 3.175.035 habitants n'a été que de 151.331.000 francs.

terie: le batala, l'acomat, l'acajou le citronnier, le poirier, le gommier, le mahogany. On y trouve encore de la bagasse pour pâte à papier et, dans la mer comme dans les rivières, des poissons variés, des pierres précieuses et enfin mille autres choses qui, pour être de moindre importance, n'en sont pas moins d'un usage fréquent dans le cours ordinaire de la vie.

Les colonies sont donc pourvues de tous les objets et matières dont se servent ou peuvent se servir l'industrie et le commerce français. Mais une question se pose: dans quelle mesure leur est-il possible d'aider à l'approvisionnement du marché métropolitain? Pour y répondre, il nous faut apprécier, d'après les statistiques, leurs facultés productives ou plutôt leur capacité d'échange. Après avoir indiqué la méthode que l'on emploie pour chercher à déterminer l'étendue de leurs transactions et celle que, selon nous, il serait préférable d'employer à cet effet, nous considérerons l'ensemble des valeurs qu'annuellement et apparemment elles fournissent, grâce aux moyens dont elles disposent, puis nous essaierons de nous faire une idée du maximum d'effort qu'il leur sera possible de déployer, quand on leur permettra d'utiliser des moyens nouveaux dans le domaine de la production.

Statistiques coloniales. Modifications à apporter au système adopté pour déterminer le volume des échanges aux colonies. Les documents officiels que l'on peut consulter pour avoir les indications nécessaires sur le commerce des colonies sont de sources diverses C'est « **le Tableau général du commerce et de la navigation** » établi par la Direction générale des Douanes pour les transactions qui intéressent la France, les colonies et l'étranger (2). C'est surtout le bulletin de l'Agence générale des colonies françaises intitulé: « **Renseignements généraux sur le commerce et la navigation** » Ce sont aussi *Les documents statistiques* particuliers à l'Algérie, et, en outre, un bulletin spécial pour chaque pays de protectorat et un aussi pour la Syrie (3).

(2) Nous dirons plus loin dans quel cas il peut être utilisé.

(3) Ce sont, pour le Maroc: **Les statistiques du mouvement commercial et maritime**, pour la Tunisie: **Les Documents statistiques sur le commerce de la**

Le Bulletin de l'Agence générale, le plus important à utiliser pour notre travail, fait connaître le commerce général et le commerce spécial des colonies, du Togo et du Cameroun (4). Il ne fait point mention de l'Algérie, parce que, en un certain sens, celle-ci est considérée plutôt comme un département que comme une colonie, ni de la Syrie, parce que ce pays, quoique placé sous le contrôle et la direction de la France, est déjà constitué en Etat autonome.

Les Documents statistiques de l'Algérie font état des transactions commerciales de cette colonie avec l'extérieur, mais les données qu'ils renferment, en ce qui touche les territoires auxquels s'appliquent le régime du mandat, se trouvent rangées parmi celles dont l'ensemble constitue la statistique étrangère, tandis que sont groupées, sous une même rubrique, les données statistiques des pays de protectorat et celles des colonies.

En ce qui concerne Le Bulletin du Maroc, s'il permet d'avoir une idée des transactions qui s'opèrent, soit par mer, soit par terre ou par section, il ne permet nullement de distinguer le commerce général du commerce spécial, ni les opérations faites avec l'Algérie, en général, de celles qui sont faites avec la France.

Le service de statistique de la Tunisie, dans le tableau qu'il nous présente du mouvement commercial de ce pays, indique bien la valeur des échanges qui s'effectuent avec la Métropole, d'une part, avec l'Algérie, de l'autre, mais il n'établit point le départ qu'il y a lieu de faire entre le commerce général et le commerce spécial.

Tunisie, et pour la Syrie: Le Bulletin économique des pays sous mandat français.

Il en existe d'autres. L'énumération complète est donnée à la fin du volume.

(4) Le commerce général d'importation comprend toutes les marchandises importées et déclarées pour la consommation du pays importateur, le transit, l'entrepôt, l'admission temporaire et la réexportation; le commerce général d'exportation, toutes les marchandises exportées, quelle que soit leur origine, celles venues du dehors et réexportées, après avoir donné lieu à l'accomplissement des formalités du transit, de l'entrepôt et de l'admission temporaire.

Le commerce spécial d'importation comprend l'ensemble des marchandises importées, destinées à être consommées ou déclarées pour la consommation dans le pays même, et toutes celles qui, non destinées à y être consommées, sortent cependant des entrepôts pour être livrées sur le marché intérieur: le commerce spécial d'exportation comprend les marchandises du pays exportées et celles venues du dehors qui, jetées sur le marché, après avoir été soumises à l'admission temporaire, sont cependant réexportées après l'acquittement des droits.

Quant à celui de la Syrie, il donne, dans *Le Bulletin économique trimestriel* », des précisions au sujet du commerce de la réexportation, mais sur la liste qui est par lui dressée des pays avec lesquels l'Etat sous mandat entretient des relations commerciales, il n'est point fait mention, d'une façon particulière, de l'Algérie ni de nos autres possessions. Il est, certes, indiqué que d'autres pays que ceux nommément désignés effectuent des transactions avec le dit Etat. Mais l'Algérie est-elle comprise parmi ces pays ou est-elle confondue avec la France? Et les autres possessions? Commercent-elles avec la Syrie? Dans quelle mesure? On n'est nullement renseigné. Enfin, en ce qui concerne les produits importés, la liste est bien dressée des denrées coloniales; mais aucune précision n'est donnée, quant à l'origine ni à la provenance de ces denrées.

Comme on le voit, les règles d'uniformité manquent à nos méthodes de statistique coloniale. Chaque service a ses procédés particuliers, chaque administration suit des pratiques qui lui sont propres. Aussi, l'économiste qui s'applique à saisir les relations des phénomènes et à déterminer leur importance, est-il quelquefois dérouté par le manque de concordance que présentent, à propos du même fait, les résultats accusés par nos différents services de statistique. Les difficultés qu'il rencontre disparaîtront le jour où les Pouvoirs publics se décideront à créer un service autonome où seront centralisés, sous la direction d'un bureau d'études unique, tous les résultats des travaux et recherches qui auront été effectués par les autres services.

Ce bureau centralisateur existe pour la Métropole où les départements dépendent, à divers titres, de différents ministères; nous ne voyons par pourquoi il ne pourrait exister pour les colonies et les pays placés sous la protection de la France ou administrés par elle en exécution du mandat qui lui a été attribué par la Société des Nations.

A l'heure présente où, en ce qui concerne le sujet qui nous préoccupe, on semble vouloir rester figé dans la routine, il n'y a pas lieu d'espérer qu'une pareille suggestion soit retenue. Ce qu'on peut cependant solliciter, pour l'instant, des Pouvoirs publics, c'est une réforme qui tende à faire appliquer les mêmes règles par tous les

services, à faire adopter par tous les pays qui sont sous la dépendance de la France et pour tous leurs produits la même méthode de classement et la même nomenclature.

Quand il s'agit d'une science comme la statistique, dont le but est d'atteindre, le plus possible, la vraie réalité, il ne peut être question d'employer, pour une matière déterminée, des méthodes diverses. La méthode la meilleure est celle qui est la plus rigoureuse. Les principes, une fois établis, doivent, dans la pratique, recevoir une application absolue et non point varier suivant les pays ou les administrations.

On pourrait croire que le travail effectué par le service de la Direction générale des douanes métropolitaines permet de trancher toutes les difficultés. Il n'en est rien, cependant. « Le Tableau du commerce et de la navigation » est une œuvre considérable. Mais il ne renferme pas tous les éléments d'information qu'il est indispensable de se procurer pour l'étude d'un sujet tel que celui qui nous intéresse. Aussi, ne l'utiliserons-nous que pour les comparaisons qu'il permet d'établir, et pour les renseignements qu'il donne sur le chiffre global du mouvement commercial de la France.

Le service de la Direction générale des douanes, pour dresser ses statistiques, se place toujours à un point de vue qui n'intéresse que la Métropole. Il n'envisage que les rapports commerciaux de la France avec l'étranger et ses possessions, et non ceux de ces possessions entre elles et avec les autres nations. Et, en ce qui concerne ces rapports, les résultats auxquels il aboutit pour le dénombrement des denrées importées de notre domaine extérieur et la détermination de leur valeur ne sont pas les mêmes que ceux qui sont obtenus par les bureaux des douanes coloniales à la sortie des denrées des ports coloniaux. Les évaluations sont faites différemment en France et aux colonies. Au prix de la marchandise on ajoute, à l'entrée, celui du fret. Et des produits qui, expédiés des ports de nos possessions au mois de décembre de telle année, par exemple, arrivent en France au mois de janvier de l'année suivante, sont naturellement portés aux importations de cette dernière année.

On fait de même, il est vrai, aux colonies, pour les importations de France. Mais, à considérer notre objectif, ce qui nous intéresse le

plus, ce sont les importations coloniales en France. Il faut reconnaître qu'en ce qui les concerne les causes d'erreur sont nombreuses. Les licences accordées, les certificats d'origine délivrés et les manifestes établis font connaître, aux colonies, la nature et la quantité de marchandises expédiées régulièrement; mais des manœuvres multiples sont employées par ceux qui font du négoce pour se soustraire aux investigations du fisc. Ces manœuvres expliquent que la quantité de produits constatée au départ des navires dans les ports coloniaux ne concorde pas toujours avec celle constatée à leur arrivée dans les ports métropolitains. La statistique française ne relate que ce qui fait l'objet d'une prise en charge par la douane de la Métropole. A part les pertes subies au cours des voyages, la contrebande exercée par les propriétaires intéressés et les irrégularités qui tiennent à la façon dont sont appliquées les règles sur le transit et la sortie des produits de l'entrepôt sont autant de circonstances qui contribuent à fausser l'image que les agents douaniers se font de la réalité.

Pour ces multiples raisons, les statistiques établies par la Direction des douanes métropolitaines ne peuvent servir de base à une étude qui essaye de saisir le plus possible la totalité de la production coloniale utilisée par la France et de déterminer le chiffre du commerce qui est fait, d'une façon générale, par l'ensemble de nos possessions d'Outre-mer. Ce sont surtout celles de l'Agence générale des colonies qui doivent fournir les éléments d'une étude comparative des valeurs produites, échangées et consommées par nos différentes possessions, aux époques les plus diverses de leur évolution. Ce sont elles, par conséquent, que nous utiliserons, en général, pour notre travail, nous réservant de les contrôler et de les compléter, au besoin, en nous servant de toutes celles dont nous avons déjà parlé. Pour les périodes antérieures à la création de l'Agence générale, nous emprunterons nos chiffres aux statistiques établies, les unes, par le ministère de la marine et des colonies, les autres par ceux du commerce, de l'industrie et des colonies, et tout particulièrement par le service spécial de l'office colonial.

Mouvement commercial. Influence du change et des prix. — Il n'est peut-être pas inutile de remonter jusqu'aux premiers jours de la troisième République pour suivre les différentes étapes parcourues

par les populations coloniales au point de vue que nous envisageons. Si, à partir de cette époque jusqu'à celle de la dernière guerre, nous considérons attentivement les statistiques coloniales, nous constatons qu'à quatre moments différents, elles donnent les résultats suivants, pour le commerce total de nos colonies, en dehors de celui de l'Algérie, des pays de protectorat d'Afrique et des pays à mandat.

En 1871: Importations et Exportations	372.653.861 francs
En 1890: —	402.779.836 francs
En 1915: —	1.446.480.440 francs
En 1925: —	10.986.711.018 francs

Il ne faut pas que le grossissement des chiffres, aux différentes époques, fasse illusion sur la véritable portée de l'action économique exercée par la France dans ses diverses possessions. Dans l'appréciation des données du problème qu'il importe de résoudre, il y a lieu de tenir compte d'éléments qui varient incessamment et dont les principaux sont: le prix, le change, le nombre d'habitants qui travaillent et qui consomment, et aussi les modifications apportées aux règles fiscales établies pour les transactions. Pour ne s'en tenir qu'à la population, il importe de considérer qu'elle a augmenté considérablement, tant en ce qui concerne la Métropole que les colonies. En ce qui touche surtout ces dernières, il ne faut pas oublier que des acquisitions nouvelles de territoires ont été faites par la nation, de la fondation de la troisième République jusqu'au conflit de 1914 et même du commencement à la cessation de ce conflit.

On peut cependant faire abstraction, pour l'instant, de l'élément population pour rendre plus facile la comparaison à établir entre les périodes économiques que nous venons de distinguer, et considérer, par suite, pendant toute la durée qu'embrasse chacune de ces périodes, la capacité productive d'un même groupe de colonies.

C'est ainsi qu'à l'effet de déterminer, pour chacune des quatre années précitées, les chiffres d'importation et d'exportation des seules possessions dont nous avons, pour 1871, les statistiques complètes, nous sommes amenés à dresser le tableau suivant :

Commerce général des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion, de la Guyane du Sénégal, de l'Inde et de Saint-Pierre et Miquelon

Années	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS					
	De France	Des colonies françaises	De l'étranger	Total	En France	Aux colonies françaises	A l'étranger	Total	Totaux
1871	52.493.044	9.234.388	44.015.792	105.743.224	94.034.860	5.864.241	16.523.274	116.422.375	222.165.599
1890	44.737.088	3.017.922	77.888.483	125.643.493	92.652.962	3.449.091	17.153.857	113.255.910	238.899.403
1913	86.982.645	12.220.926	132.946.603	232.150.174	144.203.825	5.433.241	49.221.782	198.858.848	481.009.022
1925	666.911.750	63.127.058	603.997.980	1.364.036.818	874.036.398	17.573.307	294.223.106	1.185.837.811	2.549.874.629

Demandons-nous maintenant quelles réflexions peut suggérer l'examen des données qui précèdent.

Il résulte des chiffres indiqués que la progression du mouvement des échanges ne semble s'être vraiment accentuée que pendant la dernière période. Entre 1871 et 1890, on constate qu'un fléchissement rétrécit la courbe des importations françaises aux colonies tandis que, pour les importations étrangères, c'est une augmentation assez sensible qui se produit. A cette occasion, il faut signaler que la situation économique de la période de 1871 était toute différente de celle de 1890. En 1871, on avait, comme de nos jours, à pâtir des bouleversements de la guerre et des effets d'une crise monétaire. Par rapport à l'indice 100 des prix de gros de 1890, l'indice moyen de 1871 doit être fixé à 138. A opérer une conversion des prix, et en supposant la situation de 1871 tout à fait normale, sous d'autres rapports, on ne tarde pas à s'apercevoir que le fléchissement dont il est question n'est qu'apparent. Mais cette même conversion, opérée après une suppression supposée du change dans les relations de la France et de l'étranger, permet de constater que l'écart entre le volume des affaires contractées en 1890 avec les autres nations et le chiffre réalisé en 1871 est encore plus considérable qu'il ne paraît.

Pour ce qui est des exportations coloniales seules, on peut dire que les mêmes causes expliquent, pour une large part, les différences qu'elles présentent dans les deux périodes. Cependant, celles du 1890 paraissent très faibles. Il semble que, pendant les vingt années qui ont suivi la guerre franco-allemande de 1870, les Pouvoirs publics n'aient guère perfectionné les moyens susceptibles d'être mis en œuvre pour aider à leur développement. Il est certain qu'au début, il eut été peut-être difficile de déployer un grand effort en ce sens, car la Métropole avait à utiliser ses propres ressources pour essayer de se remettre de la fatale secousse de 1870 aussi bien que des maux causés par les multiples guerres qui avaient précédé. Cependant, dans la suite, on aurait pu s'efforcer de regagner le temps perdu. Mais la France, il faut le dire, employait ses hommes et son or à conquérir de nouvelles terres plutôt qu'à exploiter, comme il convenait, celles qu'elle possédait déjà.

Quand nous arrivons à 1913, nous constatons, à n'en pas douter, un notable changement. La valeur des importations françaises aug-

mente sensiblement, celle des importations et des exportations étrangères dépasse de plus du double celle de 1890. L'exportation surtout, faite à l'étranger, dénote un accroissement d'activité dont on ne saurait méconnaître l'importance. Mais pour ramener les données de la statistique à leur réelle valeur, il y a lieu de tenir toujours compte, d'abord, du change peu élevé, il est vrai, à l'époque dont nous parlons, et ensuite, de la différence des prix qui, de 100 comme indice en 1890, ont atteint 116 en 1913.

De 1913 à 1925, le commerce des colonies passe, d'une façon générale, par des alternatives de hausse et de baisse qui sont surtout frappantes pendant les premières années et dont nous indiquerons ultérieurement les causes. Mais, si nous considérons, pour les colonies susvisées, les années elles-mêmes de 1913 et de 1925, nous verrons que l'écart qui existe, soit entre les valeurs de leurs importations, soit entre celles de leurs exportations est, apparemment tout au moins, considérable. Les importations totales passent de 282.150.174 francs pour la première année à 1.364.036.818 francs pour la dernière, les exportations de 198.858.848 à 1.185.837.811 francs, et, de cet ensemble, la part reçue ou expédiée par la France est manifestement assez grande.

Mais ici encore, la valeur des transactions est démesurément gonflée par la hausse des changes et des prix. Le cours de la livre qui était de 25 fr. 251 en 1913 s'est élevé en 1925 à une moyenne annuelle de 102 fr. 59 et l'indice des prix de gros a passé de 116 à 636. De là des calculs à opérer pour ramener le montant des échanges à ses véritables proportions.

Si l'on envisage simplement les importations étrangères d'une valeur de 182.946.603 francs en 1913 et de 603.997.980 francs en 1925, on remarquera, en tenant seulement compte du change qui était dans le rapport de 1 à 4 entre les deux époques, que l'équivalent, en 1913, du montant total des importations étrangères de 1925, est le quart de 603.997.980 francs, c'est-à-dire 150.999.495 francs, soit une différence en moins pour 1925 de 31.947.108 francs ($182.946.603 - 150.999.495 = 31.947.108$).

Si l'on considère au contraire, les importations de France qui sont de 86.982.645 francs en 1913 et de 696.911.780 francs en

1925, on verra, en employant le même procédé de conversion que précédemment, que cette dernière somme de 696.911.780 francs doit être ramenée à celle de 174.227.945 francs, qui accusera une augmentation de 87.245.300 francs en faveur de 1925 (696.911.780 : 4 = 174.227.945 et 174.227.945 — 86.982.645 = 87.245.300 francs).

Si le réajustement devait se faire sur la base des prix de gros indiqués déjà pour les deux années susdites, l'augmentation serait plus faible, le rapport entre ces prix n'étant point de 1 à 4 comme pour le change, mais de 1 à 5,58. Avec la période de guerre, la situation présente une physionomie toute particulière, car, l'ordre économique est complètement bouleversé par le mode de production qu'emploient les nations belligérantes en vue des besoins nouveaux suscités par le conflit. Pour cette période anormale, nous pouvons mesurer l'effort fourni par l'ensemble des colonies, car, à faire abstraction des territoires sous mandat dont l'administration sera ultérieurement confiée à la France par le traité de Versailles, nous pouvons dire que les limites de notre domaine d'outre-mer sont définitivement fixées.

Voici, pour le temps de guerre et aussi pour les trois années d'après-guerre, les valeurs d'importations et d'exportations de ce domaine :

Commerce général de toutes nos colonies de 1914 à 1920

Années	IMPORTATIONS			Total	EXPORTATIONS				
	De France	Des colonies françaises	De l'étranger		En France	Aux colonies franç.	A l'étranger	Total	Total
1914	234.482.966	15.367.372	323.325.873	573.176.211	281.970.310	10.058.682	412.257.094	704.286.086	1.277.462.247
1915	153.474.147	18.114.208	327.334.785	498.923.140	322.540.859	18.497.886	404.813.619	745.852.364	1.244.775.504
1916	220.490.423	29.980.232	535.067.754	785.517.519	377.073.774	20.879.768	484.615.535	882.559.077	1.668.076.596
1917	244.161.506	26.985.029	665.722.471	936.868.806	409.699.884	18.110.909	573.764.349	1.001.575.142	1.938.443.948
1918	172.797.876	39.962.449	1.086.651.670	1.299.411.995	407.375.182	27.620.512	691.324.509	1.126.820.153	2.426.232.148
1919	225.763.775	58.118.328	1.163.089.654	1.456.911.757	905.375.538	34.847.117	1.076.270.723	2.016.493.378	3.473.415.135
1920	786.019.239	110.040.353	2.485.140.179	3.391.199.771	1.296.728.093	74.185.293	1.454.809.048	2.755.519.389	3.196.719.140

Il est facile de voir, par l'examen des chiffres indiqués ci-contre, que, dans la période précitée, le commerce d'importation de la France dans ses colonies croît ou décroît suivant les circonstances ou les années, tandis que celui de l'étranger est en progression constante. D'autre part, le commerce d'exportation de nos possessions d'Outre-mer, tant en France que dans les autres pays, sauf pour les ventes effectuées à l'étranger en 1915 et dans la Métropole en 1918, se développe dans un ordre croissant de valeurs. Mais ici encore, il faut se garder de l'erreur que peut faire naître en l'esprit l'importance apparente des chiffres. Il faut tenir compte du taux du change qui a varié au cours de la période précitée et aussi de l'indice des prix.

De 1914 à 1920, le cours de la livre et l'indice des prix de gros par rapport à la base 100 de 1901-1910 étaient les suivants :

Année	Cours de la livre	Indice des prix
1914	25.183	116
1915	26.481	162
1916	28.048	218
1917	27.338	302
1918	26.744	392
1919	31.807	412
1920	52.700	589

Si, à l'aide de ces éléments, on détermine, par le calcul, les coefficients de variation et du change et des prix, et si, dans les rapports des colonies avec la France et avec l'étranger, on les applique aux valeurs d'importation et d'exportation indiquées au précédent tableau, on saura quelles valeurs auraient été obtenues si le change et les prix de 1914 avaient pu être maintenus pendant les années postérieures. Les valeurs effectivement réalisées paraîtront plus faibles ou plus fortes que celles ainsi déterminées suivant les pays avec lesquels les échanges ont été effectués, suivant aussi la nature des échanges et les périodes envisagées.

On verra que, par rapport à celles de 1914, les importations de la France aux colonies, pour les années ultérieures, ont, dans l'ensemble plutôt diminué, que celles de l'étranger, à part un fléchissement pour 1915, se sont accrues durant la guerre, et même ont pris un très

large développement au cours de l'après-guerre; on s'apercevra, d'autre part, en tenant compte de la mutilation, à l'époque, du territoire national, que le chiffre des exportations des colonies en France a réellement augmenté et que, vers l'étranger, le mouvement d'exportation n'a faibli au début que pour s'étendre dans la suite.

Mais tous ces phénomènes de régression et de progression économique nécessitent une explication. Pour les bien expliquer, il faut, préalablement, établir une distinction entre la période de guerre et celle qui l'a suivie.

Pendant que la France était, en même temps que ses alliés, aux prises avec les Empires centraux, elle produisait surtout pour l'entretien de ses soldats et rationnait les particuliers qui n'étaient point sous les armes. Elle produisait naturellement moins qu'auparavant pour la population civile du continent comme pour celle du dehors, puisqu'elle avait distrait du monde du travail libre, avec une foule de combattants, toute une armée industrielle. De plus, elle était privée du concours de tous ceux qui, dans les régions envahies, s'étaient trouvés séparés d'elle et aussi de ceux qui, en accomplissant leur devoir, tombaient chaque jour sous la balle ennemie. Produisant moins pour les particuliers, elle devait, cela s'entend, exporter beaucoup moins; les sous-marins ennemis s'appliquaient, du reste, à couper, le plus possible, ses communications avec l'extérieur, et parvenaient à anéantir une partie des cargaisons qu'elle destinait elle-même à ses possessions en même temps qu'une partie de celles du dehors qui lui étaient destinées. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner qu'elle ait importé aux colonies une quantité d'articles et de denrées moindre qu'avant la guerre.

Nous avons constaté que l'effort fourni par les colonies, dans le même temps avait déterminé, vers la France un courant d'exportation d'une très grande importance. L'extension de leurs relations commerciales avec la Métropole s'explique. Pour produire les choses dont la nation avait un pressant besoin, les denrées de première utilité comme les objets nécessaires à la fabrication du matériel de guerre, elles ont dû décupler leur activité. Elles auraient accru davantage leur puissance d'action pour jeter une plus grande quantité de matières sur le marché national, si les régions industrielles du Nord n'avaient pas été occupées et dévastées par l'ennemi et si huit cent

mille coloniaux et indigènes n'avaient pas été déterminés par le devoir à se diriger sur la terre continentale pour aider, par leurs services et leur participation aux combats, à l'approvisionnement de l'armée et à la défense de la patrie.

A considérer maintenant la situation par rapport à l'étranger, on est obligé de constater que la valeur des importations étrangères dans nos possessions est supérieure à celle des importations françaises. De même, celle des exportations coloniales à l'étranger est supérieure à celle des exportations coloniales en France.

Si l'on passe ensuite à l'après-guerre, on voit que c'est seulement dans cette période que s'annonce ou se réalise l'espoir d'un relèvement successif dans la valeur des échanges effectués chaque année par la France avec ses colonies, tandis que, ainsi que nous l'avons fait remarquer, ce relèvement s'était déjà produit quelque temps avant la fin de la guerre, pour les échanges effectués entre ces possessions et les autres pays. Si, auparavant, ce progrès s'était déjà réalisé pour ces possessions dans leurs rapports avec l'étranger, c'est parce que le législateur avait cru devoir suspendre, en partie, pour elles, les effets de nos lois douanières, de façon à leur permettre de se procurer ailleurs que dans la Métropole les denrées et matières que celle-ci ne pouvait, aux heures tragiques, leur fournir. Les mesures prises facilitaient l'entrée dans leurs eaux des navires des autres nations et par cela même l'envoi à l'extérieur de denrées coloniales.

Ce qu'il faut retenir des constatations que permettent de faire les données de la statistique reproduites plus haut, c'est que les ventes de marchandises réalisées, en 1920, aux colonies, par l'étranger, ont atteint, en dépit du change, un chiffre qui dépasse de beaucoup le maximum d'avant-guerre. Il est certain que ces transactions auraient été encore plus considérables si, après que la paix fut signée, des textes n'étaient venus prohiber l'introduction, sur notre territoire extracontinental, de certains produits originaires de pays autres que la France elle-même.

Il faut surtout retenir des mêmes constatations que la France a retiré un grand profit de l'activité déployée par les colonies pendant la guerre, activité due aux nouveaux moyens utilisés par elle et par ces dernières pour parvenir à approvisionner le marché métropoli-

tain insuffisamment pourvu de subsistances. Il faut aussi noter que les colonies ont bénéficié, à leur tour, de l'écoulement facile de leurs produits sur les places étrangères.

Après la cessation du conflit, le mouvement d'expansion que les événements avaient provoqué a subsisté, tandis qu'à part le change, les germes d'affaiblissement qui étaient nés de la propagation du fléau ont été anéantis. La guerre achevée, les établissements créés ont continué à fonctionner, les relations se sont étendues, en raison même des besoins qu'avaient fait naître les temps troublés et les débouchés ouverts sont, pour la plupart, restés acquis aux producteurs. Certaines causes de décroissance du mouvement commercial d'importation de la France aux colonies sitôt disparues, les transactions, dans un sens favorable aux industriels et aux commerçants de la Métropole, se sont développées pendant que devenait de plus en plus rapide le mouvement progressif des échanges effectués avec l'étranger.

Nous avons dit qu'on ne peut se faire une idée exacte des rapports commerciaux de la France avec ses colonies, si l'on ne tient compte de l'influence exercée sur les transactions par le taux du change et les prix. Pour bien apprécier l'étendue de ces rapports, il faut aussi considérer les changements apportés au mouvement des affaires, en raison des achats et des ventes effectués par les régions recouvrées et les provinces reconquises en 1919. Quand, après les calculs auxquels il faudra se livrer, toutes les rectifications qui s'imposent seront opérées, les chiffres définitifs obtenus paraîtront à l'économiste très suggestifs.

Quoi qu'il en soit, par les indications portées au tableau qui précède, on s'aperçoit que la France, pendant la guerre et les deux années qui ont suivi, s'est quelque peu préoccupée d'obtenir une production plus intense dans toute l'étendue de son territoire extérieur. Cependant, si l'on veut mesurer avec une plus grande précision l'effort qu'elle a fourni pour essayer de tirer parti de son domaine colonial, c'est aux données statistiques des dernières années d'après-guerre qu'il faut surtout se reporter, car c'est à cette époque que les regards des particuliers ont paru se tourner, d'une façon plus sérieuse,

vers les régions de l'autre France et que les entreprises les plus hardies ont commencé à se développer. C'est au cours de cette période que la Métropole, entièrement libre, en son action, et presque entièrement restaurée dans les régions envahies, a pu, avec la renaissance de ses filatures, la reconstruction de ses usines, la reprise du travail dans ses ateliers, produire et consommer davantage, de manière à accroître son commerce d'échanges avec l'extérieur, particulièrement avec les colonies.

Aussi, nous paraît-il nécessaire d'indiquer le trafic qui s'est opéré entre elle et ses possessions, et de plus, entre celles-ci et l'étranger, durant les dernières années dont les statistiques sont, à l'heure présente, établies, d'une façon complète et définitive. Le tableau que nous allons présenter, à ce sujet, aura ce caractère particulier de comprendre dans l'ensemble des données économiques de notre production d'Outre-mer, celles qui intéressent aussi les pays de protectorat et les territoires sous mandat. L'utilité d'une telle méthode consiste dans la possibilité, que ce tableau nous permettra d'avoir, d'atteindre l'un des buts que nous poursuivons, c'est-à-dire, de déterminer, d'une façon même approximative, la valeur des denrées et matières premières que la France peut acquérir, hors du sol métropolitain et dans une période déterminée, sans avoir à payer aucune taxe, aucun droit, ni aucun change.

A part le commerce général, nous indiquerons le commerce spécial en ce qui concerne, tout au moins, les marchandises importées de France et celles exportées chez elle.

Tableau du commerce général des colonies françaises, pays de protectorat et placés sous mandat de 1924 à 1930

IMPORTATIONS (en francs)

EXPORTATIONS (en francs)

Année 1924	De France	Des colonies françaises	De l'étranger	Totaux	En France	Aux colonies françaises	A l'étranger	Totaux	Totaux généraux
Colonies	1.565.194.814	143.537.498	2.384.291.934	4.093.024.246	1.771.697.909	82.393.636	2.671.689.813	4.525.573.358	8.618.597.604
Algérie	2.350.946.000	13.658.000	771.407.000	3.336.011.000	1.630.298.000	49.399.000	565.755.000	2.245.439.000	5.581.450.000
Pays à mandat	150.939.602	1.536.455	773.077.246	925.553.803	95.028.380	583.305	373.370.089	467.981.774	1.392.535.077
Pays de protectorat	1.069.768.546	203.502.901	580.091.638	1.853.363.085	417.712.657	202.509.282	584.613.627	1.204.835.566	3.058.198.651
	5.336.843.962	362.234.854	4.508.867.818	10.207.951.634	3.914.136.946	334.875.223	4.194.428.529	8.443.829.698	18.650.781.332
Année 1925									
Colonies	2.285.256.925	173.657.549	3.036.313.423	5.495.227.297	2.057.019.480	83.806.147	3.950.658.094	5.491.483.721	10.986.711.018
Algérie	2.897.641.000	10.222.000	746.843.000	3.654.716.000	1.754.305.000	47.483.000	709.327.000	2.511.115.000	6.165.821.000
Pays à mandat	194.705.502	1.653.660	981.643.896	1.178.003.958	129.761.857	1.546.943	402.544.020	534.852.820	1.711.855.878
Pays de protectorat	1.428.730.659	97.284.331	748.480.109	2.275.697.797	631.449.053	37.256.758	742.000.668	1.410.706.479	3.686.404.276
	6.806.333.486	282.817.540	5.513.280.428	12.603.634.152	4.572.535.390	170.092.848	5.204.528.782	9.947.158.020	22.550.792.172
Année 1926									
Colonies	3.243.660.858	248.959.890	4.413.599.785	7.906.220.533	2.874.905.144	155.346.357	5.198.593.169	8.228.844.670	16.135.065.203
Algérie	3.288.877.000	12.802.000	1.040.648.000	4.432.327.000	3.006.633.000	62.524.000	815.233.000	3.884.390.000	8.316.717.000
Pays à mandat	364.443.287	2.142.370	1.191.697.303	1.558.282.960	184.588.274	1.303.470	592.523.713	778.415.457	2.336.698.417
Pays de protectorat	1.608.026.726	339.113.359	905.463.195	3.052.603.270	833.731.643	286.050.123	942.244.219	1.981.578.784	5.034.182.054
	8.505.007.861	803.017.619	7.551.406.283	16.949.433.763	6.899.858.061	545.223.950	7.548.594.101	14.873.228.911	31.922.662.674

Tableau du commerce général des colonies françaises, pays de protectorat et placés sous mandat de 1924 à 1930

IMPORTATIONS (en francs)					EXPORTATIONS (en francs)					
Année	1927	de France	des colonies françaises	de l'étranger	Totaux	en France	aux colonies françaises	à l'étranger	Totaux	Totaux généraux
Colonies	3.211.212.042	233.426.692	4.022.825.083	7.467.463.767	2.389.677.383	148.563.821	4.445.889.432	6.934.130.636	14.451.594.403	
Algérie	3.268.630.000	163.737.000	1.212.423.000	4.660.195.000	2.454.335.000	323.259.000	1.030.767.000	3.808.351.000	8.477.556.000	
Pays à mandat	284.770.533	3.166.529	1.310.739.273	1.573.686.335	196.512.932	4.252.144	592.455.154	793.220.230	2.371.886.565	
Pays de protectorat	2.132.901.407	579.568.379	1.276.076.629	3.570.227.194	820.872.502	61.394.927	995.796.194	1.878.063.623	5.448.290.817	
Année 1928	8.833.913.982	1.004.838.610	7.822.057.385	17.285.552.296	5.361.337.817	537.439.892	7.064.907.786	13.463.775.439	30.749.227.785	
Colonies	2.961.724.613	267.651.166	4.530.320.123	7.759.595.902	2.536.743.011	164.864.935	4.437.963.164	7.139.576.110	14.899.172.012	
Algérie	4.045.673.000	210.469.000	1.123.400.600	5.379.542.000	2.996.634.000	339.572.000	1.186.323.000	4.522.579.000	9.902.121.000	
Pays à mandat	272.373.661	8.735.414	1.333.953.273	1.615.556.348	218.703.982	4.155.207	557.332.728	780.196.917	2.395.756.265	
Pays de protectorat	2.252.391.829	151.577.000	1.275.751.273	3.679.720.102	1.173.569.455	68.760.000	1.266.377.520	2.508.646.975	6.188.367.077	
	9.532.663.116	637.332.580	8.293.924.639	13.434.417.352	6.925.645.443	577.352.142	7.443.001.412	14.950.999.012	33.385.416.354	

Commerce spécial des colonies, pays des protectorat et pays placés sous mandat

	Années	Importations De France	Exportations En France
Commerce des Colonies et de l'Algérie	1924	4.062.462.650	3.294.846.557
	1925	5.106.519.668	3.773.021.053
	1926	6.432.930.715	5.819.057.863
Commerce des colonies, de l'Algérie, des pays de protectorat et à mandat	1924	5.283.170.798	3.807.587.594
	1925	6.729.955.829	4.527.231.963
	1926 (1)	8.405.400.718	6.837.377.780

Si nous retenons les indications portées au tableau du commerce général, nous remarquerons que l'accroissement annuel et en valeur de toute notre production d'Outre-mer est, en réalité, modéré; car, c'est une observation que nous ne manquerons jamais de faire, il ne faut nullement se laisser tromper par l'importance matérielle des chiffres dont la valeur, au point de vue économique, est tout-à-fait relative. Les prix ont considérablement augmenté pendant la période indiquée, de même le change, de sorte que, pour avoir des valeurs réellement comparables, il faut toujours déterminer le rapport qui existe entre les prix ou les différents taux du change d'une année à l'autre et faire l'opération de réajustement que nous avons déjà faite nous-même pour les années 1913 et 1925.

Quel était le taux du change à l'époque susdite? En moyenne, la livre était cotée 85 fr. 276 en 1924, 102, 59 en 1925, 152,78 en 1926, 123,87 en 1927 et 124,10 en 1928. Quant aux prix, si l'on prend toujours le chiffre 100 comme base d'appréciation pour les ventes en gros des années 1901 à 1910, par comparaison on obtiendra comme indices des valeurs moyennes pour 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928, les chiffres suivants: 565, 636, 812, 713 et 716. Le rapport qui existe entre eux comme envers les différents taux du change sera facile à établir. Si nous réduisons à l'unité les chiffres qui représentent l'indice des prix et le cours du change de chaque année pour les comparer à ceux de l'année suivante et si nous faisons de même pour les valeurs d'importations et d'exportations, nous obtiendrons les

(1) Jusqu'à présent, pour les statistiques coloniales, relatives au commerce spécial, il n'y a aucune publication en ce qui concerne les années postérieures à 1926

termes du rapport que nous voulons préciser par voie de simplification. Le tableau qui suit donnera toutes indications à ce sujet. Avec leurs rapports, il fait connaître les chiffres des transactions opérées suivant la variation des cours, durant les cinq années dont nous parlons, ceux qui auraient été réalisés, si le cours n'avait pas varié depuis 1924, et enfin, la valeur-or des francs indiqués pour la même période.

A s'en tenir aux redressements opérés à l'aide du seul élément change, on verra que le mouvement commercial de nos possessions, dans leurs rapports avec la Métropole et l'étranger, a été plus important en 1925 qu'en 1924, sauf pour les exportations en France, à propos desquelles on peut constater un fléchissement, tandis qu'exception faite encore pour les marchandises exportées en France, il a été plus faible en 1926 qu'au cours des deux années qui ont précédé. En ce qui concerne 1927 et 1928, on verra que le mouvement s'est traduit par un accroissement des échanges.

Il ne faut pas, cependant, se méprendre sur l'efficacité d'une méthode qui, nous l'avons déjà dit, n'est nullement parfaite. Il est nécessaire de se rappeler que le taux des changes n'est pas dans un rapport constant avec celui des prix et que, pour déterminer le chiffre des transactions et surtout la valeur réelle des importations, il ne faut pas se contenter de pratiquer l'opération de réajustement, en tenant compte du seul élément change; il faut aussi pouvoir tenir compte des autres circonstances qui influent sur le cours des marchandises. Mais, dans l'ensemble des faits complexes qui constituent la vie des peuples, il n'est pas toujours facile de les saisir. Et alors même qu'on parvient à avoir tous les éléments d'appréciation nécessaires, il n'est pas toujours possible de savoir dans quelle mesure ces circonstances neutralisent ou exagèrent l'action des changes et de déterminer par suite, d'une façon précise, l'indice des prix.

Ces prix varient, chez les nations, où l'on s'approvisionne, en raison même des différences qui proviennent de leur contexture économique ou sociale et des événements imprévus qui modifient la marche normale de leur production. Qu'une grève générale se produise à l'étranger comme celle qui a troublé la vie industrielle de l'Angleterre en 1926, cette circonstance nouvelle déterminera natu-

Commerce avec la France et l'Etranger

Valeurs en francs-papiers suivant les variations du cours

Années	Indice des prix	Termes du Rapport	Cours du change	Termes du Rapport	Importations de France	Termes du Rapport	Exportations en France	Termes du Rapport	Importations de l'étranger	Termes du Rapport	Exportations à l'étranger	Termes du Rapport
1924	565	1,12	85,27	1,20	5.336.848.962	1,27	3.914.136.946	1,16	4.508.867.818	1,22	4.194.428.529	1,24
1925	636	1,27	102,59	1,48	6.876.333.486	1,25	4.572.535.390	1,50	5.513.280.428	1,56	5.204.529.782	1,44
1926	812	0,87	152,78	0,81	8.505.007.861	1,04	6.899.858.061	0,84	7.551.476.283	1,03	7.548.594.101	0,93
1927	713	1,004	123,87	1,002	8.883.913.982	1,07	5.861.397.816	1,18	7.822.067.935	1,05	7.064.907.780	1,05
1928	716		124,10		9.532.663.103		6.925.645.448		8.263.924.669		7.448.001.412	
Valeurs en francs papiers en supposant invariable le cours de 1924.												
1924					5.336.848.962		3.914.136.946		4.508.867.818		4.194.428.529	
1925					5.671.944.571		3.810.446.158		4.594.400.356		4.337.108.151	
1926					4.725.043.367		3.823.254.478		4.195.226.824		4.193.663.389	
1927					6.126.837.228		4.042.473.921		5.394.529.610		4.872.350.193	
1928					6.574.250.415		4.776.307.205		5.699.258.392		5.136.552.697	
Valeurs en francs-or des francs-papiers												
1924				0 fr. 29	1.547.686.198		1.135.099.714		1.307.571.667		1.216.384.273	
1925				0 24	1.633.520.036		1.097.403.493		1.323.187.302		1.249.087.147	
1926				0 16	1.360.801.257		1.103.977.289		1.208.235.325		1.207.775.056	
1927				0 20	1.776.782.796		1.172.279.563		1.564.418.587		1.412.981.556	
1928				0 20	1.906.532.620		1.385.129.089		1.652.784.933		1.489.600.232	

rellement une hausse des prix pour les marchandises que nos colonies importent des pays ainsi bouleversés par l'agitation ouvrière, à part celle qui provient déjà du change. Une suproduction, au contraire, provoquera une baisse qui compensera, dans une certaine mesure, l'effet désastreux de la dépréciation de la monnaie.

Il y a d'autres faits, du reste, à considérer. D'une façon générale, nous pouvons dire que, chaque année, pour une raison ou pour une autre, un pays n'achète pas, dans les mêmes conditions, les mêmes denrées. Supposons que, telle année, la France ou ses colonies achètent, en plus grande quantité et à plus bas prix que telle autre, certaines espèces de marchandises, sans qu'il soit apporté aucun changement à leurs autres acquisitions, il pourra très bien se faire qu'il y ait, pour ces espèces, compensation de valeurs en raison de la plus grande quantité importée. Pour les deux années, les valeurs d'importation seront les mêmes alors que la quantité de marchandises débarquées au cours de la deuxième années sera plus importante que celle qui aura été introduite au cours de la première. On peut raisonner de même pour les exportations de denrées métropolitaines et coloniales.

Cette observation implique que l'indice des prix tel qu'on le détermine d'habitude peut être, à son tour, un élément insuffisant d'appréciation. Elle porte à penser que, si l'on ne se livre à des calculs d'une extrême complication, le tonnage est la seule base de comparaison qui permette d'avoir une idée à peu près exacte, sinon adéquate, de la réalité.

En ce qui concerne les colonies dont nous voulons déterminer la part effective dans le commerce et la production de la nation, il est donc utile de se demander quelle est, pour les années d'après-guerre, et aussi pour celle qui, tout au moins, a précédé le vaste conflit, la quantité de marchandises embarquées et débarquées dans les ports coloniaux. A nous en tenir aux renseignements fournis par l'Agence générale des colonies, le tonnage annuel, pour les temps envisagés est le suivant :

Années	Marchandises embarquées	Marchandises débarquées	Total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1913	2.351.621	4.318.374	6.669.995
1919	1.768.187	3.651.976	5.420.163
1920	2.643.567	4.188.819	6.832.386
1921	1.810.049	4.706.866	6.516.915
1922	2.112.749	4.664.657	6.777.406
1923	2.391.505	4.611.394	7.002.899
1924	2.786.682	5.264.302	8.051.074
1925	2.474.559	5.633.784	8.108.343

Si l'on néglige les produits transportés par voie de terre, on verra que, pour le tonnage débarqué, c'est tantôt une progression et tantôt un recul qui se produit. Mais il arrive un moment où le progrès réalisé, au bout d'un certain temps, d'une façon générale, reste acquis.

Cependant, quand on constate que l'Indochine, considérée isolément, a augmenté son tonnage dans de telles proportions que ses excédents annuels par rapport à 1919 couvrent largement le déficit d'exportation de plusieurs autres colonies, on est obligé de reconnaître qu'en dehors d'elle et aussi de l'Algérie dont le trafic n'est point indiqué dans le tableau qui précède, mais dont le tonnage d'entrée et de sortie est aussi très important, il y a eu, pour plusieurs années, une diminution du volume des échanges réalisés, et pour toute la période de 1919 à 1923, une diminution générale par rapport à 1913.

Voici, en effet, les chiffres que révèlent les statistiques pour la quantité de marchandises embarquées dans les ports de notre grande possession asiatique, durant chacune des années d'après guerre jusqu'en 1925.

Année 1913	1919	1920	1921	1922
Tonnes				
2.568.010	2.178.256	2.636.410	3.413.987	3.218.941
Année 1923	1924	1925		
Tonnes				
3.027.417	3.278.087	3.456.475		

Voici, d'autre part, les chiffres indiqués pour les marchandises embarquées dans les ports des autres colonies, exception faite toujours pour ceux de l'Algérie, des pays de protectorat et de ceux placés sous mandat.

Année 1913 Tonnes 1.750.364	1919 1.473.720	1920 1.552.409	1921 1.292.879	1922 1.445.716
Année 1923 Tonnes 1.583.977	1924 1.986.215	1925 2.177.309		

Nous avons dit que les statistiques de valeurs ne permettent pas toujours de saisir la vraie réalité. On ne peut cependant pas ne pas s'en servir, car les statistiques de tonnage ne sont point, à leur tour, toujours complètes et suffisantes. Que telle année, une colonie fasse venir de France en plus grande quantité que telle autre année des articles de luxe, c'est-à-dire des articles de très haut prix, et, en moins grand nombre, au contraire, des objets de poids lourd et de prix peu élevés, ses importations en valeur deviendront nécessairement plus amples, tandis qu'en tonnage elles seront moindres. Que convient-il donc de faire? Il paraît utile, en pareil cas, de puiser ses éléments aux deux sources d'information.

A quoi aboutiront les recherches, si l'on utilise une telle méthode? Elles permettront de faire une triple constatation. Tout d'abord, on s'apercevra qu'à des périodes de fléchissement succèdent des périodes de relèvement au point de vue commercial. Ensuite, en dépit des temps de dépression économique, on constatera, en considérant, non pas simplement quelques années, mais, dans leur ensemble, des cycles entiers embrassant d'amples durées, que la progression se fait d'une façon modérée, mais constante. Enfin, on ne sera pas sans remarquer que c'est surtout pendant la période où la production est stimulée par une active propagande coloniale que le développement du tonnage embarqué aux colonies devient réellement important.

Conséquences heureuses pour la France du développement économique de ses colonies. — Quoi qu'il en soit, il y a lieu de constater que ce développement, ainsi que nous l'avons précédem-

ment démontré, n'est pas sans influence sur l'extension du commerce métropolitain et, par suite, sur l'accroissement de la fortune nationale. Un fait qu'il importe de retenir, c'est que, plus les colonies sont outillées, plus elles produisent, et plus elles produisent, plus elles approvisionnent la France en denrées nécessaires à sa consommation et en produits utiles à son industrie. Il est à peine besoin d'indiquer que les facilités accordées à ses manufactures par cet approvisionnement permettent de multiplier les instruments de travail de la nation, d'accroître sa force de productivité et, par suite, d'étendre ses relations commerciales avec l'étranger.

On peut se renseigner facilement sur les rapports qui existent entre la valeur des marchandises fournies à la France par ses possessions et celle des produits exportés par elle. Pendant les trois années de 1924, 1925 et 1926, les achats effectués par la Métropole dans les pays soumis à sa puissance et qui ont porté plus particulièrement sur des livraisons de matières premières, se sont élevées respectivement à 3.914.129.946 francs, 4.572.535.390 francs, 6.899.858.061 francs pour le commerce général et à 3.807.587.594 francs, 4.527.231.963 francs, 6.837.377.780 francs pour le commerce spécial. Ces chiffres sont ceux des statistiques coloniales. Si nous prenons ceux des statistiques métropolitaines qui, en outre de la valeur des produits, font état du frêt et des droits, nous aurons, pour le commerce général, 4 milliards 751.986.000 francs pour 1924, 5.531.488.000 francs pour 1925 et 7.975.816.000 francs pour 1926. Pour le commerce spécial, les valeurs seront différentes. Elles seront respectivement de 4.312.938.000, 4.980.073.000 et 7.362.934.000 francs. Durant cette même période, les ventes réalisées par la France à l'étranger et dans ses possessions ont été successivement pour les mêmes années de 57.170.000.000 francs, 62.010.000.000 francs, 77.967.000.000 francs, en ce qui concerne le commerce général, et de 42.369.000.000 francs, 46.592.000.000 francs, 59.243.000.000 francs en ce qui touche le commerce spécial.

On voit que les exportations françaises croissent en même temps que les importations coloniales. Sans doute, il serait inexact de dire qu'elles augmentent les unes et les autres de quantité exactement proportionnelles. Il ne faut pas oublier que la France se procure nombre de matières premières à l'étranger, et qu'enfin parmi les produits exportés se trouvent des denrées du cru du pays et des objets manu-

facturés dont les éléments composants viennent aussi du sol métropolitain. Toutes ces choses peuvent augmenter d'une année à l'autre et contribuer, dans une large mesure, à développer le commerce extérieur de la nation. Mais le contingent colonial exerce aussi sa part d'influence. Il est évident que les produits transformés, en vue de l'exportation, sont numériquement moindres quand les matières premières importées des colonies sont de quantité aussi moindre; ils sont plus nombreux, dans le cas contraire. Le raisonnement suffirait à le démontrer, à défaut des constatations de l'expérience.

Que fait la France aujourd'hui pour alimenter son industrie? Les produits qu'elle fait venir de ses colonies, elle se les procure aussi à l'étranger; elle complète l'apport colonial insuffisant par l'apport étranger ou inversement. Mais elle ne peut s'approvisionner chez les autres nations sans payer, aux temps de crise, un change parfois excessif, et nous ne parlons pas du droit de douane qui doit encore alourdir le prix de la marchandise à l'importation. On a donc le droit de conclure qu'elle pourra se libérer de ce lourd tribut, le jour où, grâce à la productivité de plus en plus grande de son sol colonial, il lui sera possible de se suffire à elle même.

Que paie-t-elle aujourd'hui aux autres peuples?

Nous prenons, à titre d'exemple, les valeurs d'importations de 1925. Au total, son commerce général d'importations s'est chiffré, à cette époque, à 58.797.000.000 francs. De cette somme, il faut déduire la valeur des produits importés de ses possessions, soit 5 milliards 531.488.000 francs, chiffres des statistiques métropolitaines. Les achats à l'étranger, change compris, s'élèvent donc à 53.265.512.000 francs. Sur cette somme, qu'a-t-elle versé pour le change?

Le cours moyen de la livre était de 102 fr. 59, celui du dollar de 21 fr. 23, du mark, de 5 fr. 05, du franc suisse, de 4 fr. 10, du florin, de 8 fr. 53, de la peseta, de 3 fr. 04. Nous pouvons, dans un but de simplification, supposer que toutes les marchandises ont été payées en livres sterling. En l'espèce, il ne nous est possible, du reste, d'opérer nos calculs que par approximation. En procédant de la sorte, nous trouvons que, pour 13.094.416.733 francs d'achats, valeur-or, la France a payé en une seule année 40.171.095.267 francs de change. Pour l'instant nous faisons abstraction des opérations qui ont été faites avec les possessions françaises de l'Inde et de l'Indochine où

l'on a appliqué un système monétaire particulier. En réalité, c'est un chiffre plus élevé qu'il y aurait lieu d'indiquer, s'il fallait tenir compte du change que la Métropole a été obligée de subir pour les achats effectués dans ces deux pays.

Les 40.171.095.267 francs que la nation a payés comme valeur de change représentent pour elle une charge considérable. Pareille somme employée à la mise en valeur de nos possessions leur permettrait d'accroître, dans une très large mesure, leur capacité de production. Et leur production se développant, la Métropole pourrait désormais compter entièrement sur elles pour s'approvisionner des principales matières qu'elle ne produit pas elle-même.

Les avantages à retirer de cette expansion économique sont faciles prévoir. Ce sont les suivants : diminution du coût de la vie, disparition de la spéculation sur le marché des changes, stabilisation complète et définitive de la monnaie, constitution, grâce aux gains obtenus, d'un supplément de capital à utiliser comme fonds nouveaux de salaires et d'exploitation, perception d'un supplément d'impôts à provenir des revenus de ce capital et, d'une façon générale, circulation plus grande de richesses au profit des membres divers de la collectivité nationale.

Ces conséquences ne sont pas évidemment admises par tous. Nous le verrons par ce qui suit.

CHAPITRE III

CRITIQUES FORMULÉES CONTRE LES VUES QUI PRÉCÈDENT :
IMPOSSIBILITÉ POUR UNE NATION DE SE SUFFIRE A ELLE-MÊME — RÉSURRECTION DU PACTE COLONIAL — ACTION INEFFECTIVE DU DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION COLONIALE SUR LE MARCHÉ DES CHANGES — EXAMEN DE CES CRITIQUES.

Impossibilité pour une nation de se suffire à elle-même. — Valeur de l'objection. — De nombreux économistes affirment qu'il est impossible à un pays de s'affranchir complètement des nécessités du commerce international. Pour eux, l'hypothèse d'une nation se suffisant à elle-même est une chimère. D'autres croient qu'alors même qu'on parviendrait à décupler la force productive de nos possessions, la Métropole, dans le cas d'une crise monétaire, n'en retirerait aucun avantage pour le relèvement de sa devise.

Sur quoi les premiers appuient-ils leur opinion? Sur ce fait que les nations, pour réaliser leurs fins économiques, ont besoin de pratiquer de mutuels échanges, les territoires qu'elles occupent n'étant point tous propres au développement de toutes les cultures. S'inspirant de la judicieuse remarque de Jean-Baptiste Say que les produits s'échangent avec les produits, ils font observer que chaque peuple ne peut acheter, chez les autres peuples, les denrées qui lui font défaut qu'avec des sommes prélevées sur le prix des denrées qu'il leur vend lui-même. Et ils en tirent cette conclusion qu'on ne peut prétendre diminuer ses achats dans les pays étrangers et essayer en même temps d'y augmenter ses ventes.

Enoncée sous cette forme, une pareille opinion n'est évidemment pas sans valeur, et le raisonnement de ceux qui voudraient, en vue d'atteindre le même but que nous, isoler complètement la Métropole du reste du monde, ne saurait prévaloir contre elle. Nous croyons fermement, comme beaucoup d'autres, qu'on ne peut, dans aucune

des branches de l'activité sociale, couper complètement le lien international. Les nations, sont, en effet, comme les individus, dans un état d'interdépendance. Pour des raisons diverses, le concours des unes est indispensable aux autres et inversement. Il serait anormal, même absurde, de vouloir modifier, jusqu'à les détruire, les rapports, qui s'établissent entre elles, en vertu de leurs affinités naturelles et de leurs besoins réciproques.

Mais, ces rapports doivent être plus ou moins étroits, plus ou moins larges, suivant que leurs capacités scientifiques et économiques sont restreintes ou développées. Il est certain que celles d'entre elles qui pourraient tirer facilement, et à peu de frais, de leur propre sol, les principaux produits nécessaires à leur subsistance, commettraient une folie, si elles s'adressaient à d'autres pour les avoir, alors surtout que la perspective d'un change ruineux doit toujours se présenter à leur esprit. Ce qu'un peuple doit essayer de se procurer, en dehors de son propre territoire, ce sont les denrées qu'il lui est impossible de produire lui-même, ou des articles qu'il ne peut fabriquer qu'à un prix de revient supérieur à celui des mêmes marchandises offertes sur le marché international. Mais le fait, pour lui, de s'approvisionner de presque toutes les marchandises dont il a besoin, à l'aide de transactions opérées sur son sol métropolitain ou colonial, ne constitue point, comme on pourrait le croire, une méconnaissance du principe ainsi formulé : « on n'achète qu'avec le produit de ce que l'on vend à autrui ». Acheter et vendre chez soi ou acheter et vendre chez autrui, c'est en fait, sinon financièrement, la même chose. Les rapports d'échange que l'on conçoit entre deux Etats différents, on peut les concevoir tout aussi bien entre une Métropole et ses colonies. Il serait étrange que la France veuille toujours importer de l'Australie, par exemple, des matières que Madagascar pourrait demain lui fournir au même prix ou à un prix plus avantageux. Le corps social ne serait point désorganisé parce que l'Angleterre pourrait obtenir de l'Australie ce qu'elle fait venir de Madagascar et la France de Madagascar ce qu'elle achète à l'Australie.

L'argument relatif à la corrélation qui doit exister entre les achats effectués et les ventes réalisées à l'étranger n'a donc qu'une portée relative, quand il s'agit d'un peuple qui possède un vaste empire colonial. Nous croyons devoir insister sur ce point : le développement

des achats effectués par ce peuple, et, en même temps, celui de ses ventes peuvent tout aussi bien se faire sur son propre territoire qu'au dehors. Qu'une nation parvienne à perdre son indépendance pour être placée sous les lois de la nation française, les échanges commerciaux qui s'effectuent aujourd'hui entre elles changeront-ils pour cela, demain, de caractère? Nullement, si l'on envisage les choses au point de vue purement matériel. Il ne pourrait en résulter un réel changement, et un changement heureux, qu'au point de vue fiscal et monétaire.

Cette hypothèse est, dans les circonstances présentes, invraisemblable. Mais supposons-la réalisable, de plus, réalisée. Qu'arrivera-t-il? Les choses continueront à se pratiquer comme auparavant; seulement les barrières douanières tomberont, les marchandises des deux pays rentreront en franchise dans les ports de l'un et de l'autre, et en plus grande quantité qu'autrefois, ce qui ne peut que constituer un avantage dont on ne saurait méconnaître l'importance, étant donné l'accroissement de prospérité que ne manque jamais de déterminer le mouvement de progression constante des échanges.

Résurrection du Pacte Colonial. Réfutation de cet argument.

— Une critique qu'on n'a pas manqué de formuler contre le système dont nous traçons les grandes lignes, mais qui a été, en partie, déjà exposée par d'autres, c'est que son application, semble être, à peu de chose près, la résurrection de l'ancien pacte colonial. Des économistes qui croient fermement que certains pays peuvent presque complètement se suffire à eux-mêmes, craignent cependant qu'une politique trop exclusivement nationale n'entraîne pour eux des conséquences fâcheuses. Ils pensent que le fait, pour un peuple, d'essayer de tirer de son seul sol ce qui lui paraît susceptible de l'enrichir ou, tout au moins, de satisfaire ses besoins particuliers, doit inévitablement le conduire à une économie fermée. Et ils ne manquent pas d'affirmer que chaque Etat, s'organisant de façon à vivre, pour ainsi dire, de ses seuls produits, s'oriente nécessairement vers le complet isolement dont il a été question plus haut, c'est-à-dire cherche à s'accommoder d'un genre d'existence où le manque de pénétration des forces sociales constitue, en fin de compte, une cause de faiblesse et de régression.

On raisonne de la sorte parce qu'on s'imagine que chaque pays serait économiquement entouré de barrières infranchissables. Mais c'est une erreur de croire qu'il en serait réellement ainsi. Il y a lieu, d'abord, de constater que tous les peuples ne possèdent pas des territoires coloniaux. Si restreint qu'il puisse être, il y aura toujours un marché international, parce qu'il y aura toujours des pays où la production sera insuffisante et d'autres où elle sera surabondante. Ce marché sera même susceptible de s'élargir parfois, en raison des besoins croissants de la vie moderne, car la science et la pratique créent chaque jour des utilités nouvelles. Et, comme aujourd'hui, une nation pourra acheter chez une autre les objets que les circonstances économiques ne lui permettent point encore de fabriquer, avec le produit des ventes réalisées tant chez elle qu'ailleurs. Mais ce qu'il y a lieu d'observer, c'est qu'aujourd'hui, quand elle vend peu et achète beaucoup au dehors, elle a nécessairement des balances déficitaires et elle se ruine à moins que ne s'opèrent, à l'intérieur, des rentrées invisibles; sa monnaie, ses capitaux s'évadent, sa caisse de réserve s'épuise, et alors apparaissent, chez elle, le change et l'inflation. Si l'on considère la situation d'un pays colonisateur comme la France, on peut dire qu'à certains points de vue, elle est, par rapport à beaucoup d'autres, très avantageuse. Les différentes parties de son domaine colonial sont, en effet, propres aux cultures les plus variées.

Cependant, il faut bien admettre qu'il y a des denrées qu'elle devra toujours faire venir de l'étranger, en raison des difficultés naturelles ou autres qu'elle rencontre pour se les procurer dans des conditions favorables ou en quantité suffisante sur son propre territoire. Il y en a qu'elle aura intérêt à produire dans certaines colonies en vue de les exporter dans des pays étrangers, voisins de leurs lieux de production, parce que le faible coût du transport lui permettra de triompher aisément de la concurrence. Dans d'autres possessions, au contraire, elle aura intérêt à importer des similaires étrangers qui, pour des motifs particuliers, coûteront meilleur marché que les siens propres, ou, à raison de la qualité, plairont davantage à la clientèle.

Nous sommes donc loin de prétendre que la nation doit supprimer, d'une façon totale, ses relations commerciales avec le dehors. Quand nous disons qu'elle doit se suffire à elle-même, nous entendons qu'elle



doit, parce qu'elle le peut, extraire du domaine qui lui appartient les produits nécessaires à son minimum de consommation, c'est-à-dire à sa propre conservation.

D'une façon générale, on peut dire qu'un peuple se suffit à lui-même, quand, dans les moments les plus difficiles de son existence économique, il peut, sans danger pour le corps social, opérer à volonté des restrictions sur ses achats de matières de provenance étrangère. S'il ne s'enrichit pas, en ce cas, il vit, au moins, sans alourdir le présent et sans compromettre l'avenir. D'une façon plus explicite, on dit encore qu'il se suffit à lui-même, quand, dans les périodes de crise, et, dans une très large mesure, il lui est facile de substituer aux produits venus de l'extérieur ceux de son propre territoire métropolitain ou colonial. En agissant ainsi, il prévient les inconvénients d'un change ruineux, préjudiciable au développement de la richesse nationale; il utilise dans ses différents établissements des forces de travail vouées d'habitude au chômage et rend ainsi de signalés services tant aux industriels qu'à la classe ouvrière.

Parce que nous croyons à la vertu des moyens que nous préconisons, à l'effet de préparer la rénovation économique du pays, s'ensuit-il qu'ils soient les seuls à pouvoir être envisagés comme toujours possibles et efficaces? Nullement. La méthode que nous indiquons n'est pas immuable. Nous la considérons comme devant faire nécessairement partie d'un système dont la société contemporaine, étant donné sa forme actuelle, doit envisager l'application, si elle veut porter à leur maximum d'intensité toutes les forces actives des organismes qui la composent. Mais que s'impose un changement dans notre état social, une transformation dans la méthode nous paraîtra aussitôt s'imposer. Au système anarchique d'aujourd'hui devra se substituer, un jour ou l'autre, une entente économique entre les peuples. Alors il faudra prévoir, avec une réglementation et une division plus parfaites du travail humain, une organisation du marché international, qui sera la traduction dans les faits de l'idée de solidarité dont on devra faire le principe régulateur de l'Economie nouvelle. Nos vues sont donc, comme on le voit, bien éloignées des anciennes traditions du Pacte colonial.

Action inefficace du développement de la production coloniale sur le cours du change. Réponse à cette critique.

La première et la seconde objection formulées contre la thèse que nous défendons sont donc, nous croyons l'avoir démontré, dénuées de toute valeur.

Que penser maintenant de celle énoncée par ceux qui prétendent que l'organisation d'une production intensive aux colonies, tout en étant très utile, ne peut, en aucune manière, exercer une heureuse influence sur le marché des changes et permettre à la nation d'acquiescer, à plus bas prix qu'à l'étranger, les produits dont elle a besoin?

De ceux qui pensent ainsi, M. G. de Raulin est l'un des plus précis dans les explications qu'il fournit à ce sujet. Dans un de ses articles intitulé: « Le marché de nos colonies », et publié dans la « Revue parlementaire et politique » d'août 1926, nous relevons le passage suivant: « Il est dangereux de répandre dans le public des affirmations du genre de la suivante, cueillie dernièrement dans le plus grave de nos journaux: « alors la France n'aura plus besoin de personne. Elle aura son monde, son blé, son coton, ses phosphates. Le cours du dollar, celui de la livre n'affecteront plus sa vie quotidienne ». M. de Raulin dit encore: « En réalité tout produit doit compter avec deux marchés: celui de l'intérieur du pays et celui de l'extérieur... On ne peut empêcher un cultivateur colonial... de vendre au prix de la monnaie la plus recherchée, en l'espèce, celle qui représente une valeur-or... Vouloir empêcher nos colons de vendre leurs produits aux étrangers qui leur offrent un prix plus élevé, c'est entraver le rapatriement des devises étrangères dont nous avons un pressant besoin, donc contribuer à la tension des changes ».

« Et ailleurs: « Il ne faut pas se leurrer et continuer de croire que l'achat des matières premières dans nos colonies résoudra la question financière à notre avantage ».

Nous avons cité ces différents passages d'où se dégage une opinion que nous ne croyons pas juste et qui, malheureusement, a tendance à s'accréditer dans certains milieux. En triomphant définitivement, cette opinion pourrait décourager les bonnes initiatives et, pour employer une expression dont l'auteur s'est servi dans le même article, nuire à la cause coloniale elle-même.

M. de Raulin préconise, il est vrai, le développement des colonies, mais sans condition. Cependant, le fait d'affirmer qu'il ne peut y avoir aucune corrélation entre ce développement et la situation d'un change favorable, n'est-il pas de nature à arrêter l'élan des Pouvoirs publics et de tous ceux qui entreprennent précisément la mise en valeur de nos possessions, parce qu'ils pensent qu'elle facilitera la revalorisation du franc ou plutôt qu'elle empêchera, puisque la stabilisation est faite, une chute nouvelle de notre monnaie?

N'en déplaise à l'éminent publiciste, c'est le « Temps » qui, à notre avis, a raison. On ne peut contester sérieusement qu'il y ait une relation très étroite entre l'intensification de la production coloniale et la restauration ou la défense de la monnaie nationale, dans le cas d'une crise ou d'une simple menace de dépréciation. L'un des moyens, et peut-être le meilleur à employer pour obtenir cette restauration ou assurer cette défense, est précisément la mise en exploitation, d'après les méthodes scientifiques, de tout notre domaine d'Outre-mer.

Tout d'abord, il convient de faire remarquer qu'il n'est pas toujours exact de dire que les étrangers offrent, pour les produits des colonies, un prix plus élevé que les acheteurs nationaux. S'il en était ainsi, les ventes de ces produits ne s'effectueraient qu'à l'étranger et jamais en France. Qu'on aille donc vendre du sucre de nos possessions à Cuba ou de leur café au Brésil, et l'on verra si le prix obtenu permettra aux producteurs de rentrer seulement dans leurs débours.

La vérité est que, dans les périodes normales, le prix s'établit, en principe, d'après la concurrence. L'auteur, du reste, est obligé de le reconnaître. Et cette concurrence est plus ou moins grande, suivant l'état du marché international, suivant les circonstances qui changent avec les caprices de la spéculation et les variations de la législation douanière.

Pour expliquer la prétendue élévation du prix des denrées coloniales, on raisonne ainsi : quand il y a change, il existe deux valeurs, celle du papier et celle de l'or, et le produit colonial se vend toujours au prix de l'or à l'étranger. On en conclut qu'il y a deux prix : celui du marché intérieur et celui du marché extérieur.

En réalité, on peut dire qu'il y a presque autant de prix que de marchés distincts dans l'univers quand la concurrence ne joue

pas d'une façon sensible et générale ou que le monopole des trusts et des particuliers n'exerce pas sa pression sur la volonté des acheteurs. On comprend qu'il ne puisse pas toujours exister un prix uniforme pour un même produit sur le marché international. La valeur d'une marchandise varie avec sa qualité et suivant les conditions d'assurance, de transport, de frêt. Il y a aussi le droit fiscal à envisager. S'il y avait toujours un prix unique, les législations douanières et certaines mesures prises, en vue de déterminer des modifications dans la vie économique des peuples, n'auraient point leur raison d'être. Quand on parle donc de prix international, il faut s'entendre; il peut être question de celui qui est stabilisé, pour un temps plus ou moins long, par une concurrence qui est universelle, ou bien encore on peut ne vouloir viser, quand l'effet de la concurrence est très limité, que la moyenne des prix obtenus dans les différents centres commerciaux du monde.

Lorsqu'on se procure donc une denrée, on l'acquiert, soit au prix international, soit au prix inférieur du marché, ce dernier prix étant tout particulièrement déterminé par la valeur des moyens de production et de transport, par l'état de prospérité ou de détresse économique, en général, par les conditions de vie du pays où cette denrée doit être utilisée. Dans les périodes de crise, les circonstances exceptionnelles font que le prix augmente ou diminue suivant qu'il s'agit d'objets importés ou exportés. Lorsque les habitants sont aux prises avec des difficultés d'ordre monétaire, l'élément change ne peut intervenir que pour provoquer une baisse et non une hausse du prix de leurs produits à l'égard de l'étranger. Bien loin que ce soit au prix de l'or que l'étranger achète ces produits, c'est, au contraire, au prix du papier-monnaie qu'il se les procure, et l'action du change s'exerce à son profit, au détriment de son vendeur qui n'a qu'un avantage, celui de pouvoir multiplier ses ventes à l'extérieur, en raison même du bas prix de ses marchandises. Et la situation est la même pour l'étranger, qu'il effectue ses achats aux colonies ou qu'il les effectue en France, le change existant nécessairement dans nos possessions quand il existe dans la Métropole. Les ventes qui se font au prix de l'or, ce sont celles que réalisent chez les nations dont la devise est dépréciée, les exportateurs étrangers des pays à monnaie saine, ces pays

comprenant les Métropoles et leurs colonies naturellement. Ici le change opère son action dans un sens inverse; il augmente le prix de la denrée étrangère de la prime de valorisation de la monnaie-or.

Indépendamment du change, le prix des choses varie, nous l'avons vu, pour des causes diverses. Mais ces causes peuvent disparaître. Il arrive parfois qu'une affluence de denrées sur le marché mondial détermine une réelle égalisation des prix. Dans ce cas, la différence des valeurs ne consiste plus que dans la marge indéfiniment variable du change.

Cette différence peut, à son tour, s'évanouir. Cela arrive dans le cas d'une revalorisation de la monnaie. La position des changes peut même être renversée. Quand la monnaie nationale acquiert ainsi une position avantageuse, les prix intérieurs augmentent par rapport aux extérieurs et c'est alors que le producteur colonial écoule, au dehors, ses denrées au prix or. Nos conclusions sont donc, comme on le voit, absolument opposées à celles de M. de Raulin.

Il résulte de nos explications que la variation des prix a plusieurs causes, et l'une des principales est le change. Mais le change, à son tour, peut s'expliquer par les circonstances économiques qui déterminent aussi parfois des variations dans la valeur de la monnaie. Celui qui bénéficie aujourd'hui de ces variations, le national ou l'étranger, peut voir demain les choses se retourner contre lui, puisqu'il n'est pas le maître des événements qui s'accomplissent sur le terrain monétaire. Son intérêt bien compris exige donc que des mesures soient prises par ceux qui sont qualifiés à cet effet pour que la monnaie quand elle se déprécie, soit stabilisée et ramenée, si possible, à son ancien taux de parité. Quand c'est, par conséquent, le change seul qui vient troubler les conditions du marché et faire varier le prix des choses, il est indispensable qu'on cherche à en supprimer les causes pour essayer de ramener le pays dont le marché est ainsi troublé à un état rassurant d'équilibre économique.

L'auteur dont nous avons essayé de réfuter la théorie comprend sans doute la nécessité d'apporter une amélioration à une situation monétaire compromise, car, le premier de nos devoirs, dit-il, est d'employer d'urgence tous les moyens propres à amener le relèvement du franc. Cependant, il ajoute: « alors, mais alors seulement,

nous aurons la possibilité de reprendre le raisonnement d'avant-guerre; alors nous pourrions songer à créer en France des marchés pour les produits. Ainsi, selon lui, ce n'est qu'après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour assurer le salut de la devise nationale qu'on peut s'employer à trouver, dans la Métropole, des débouchés nouveaux pour les denrées coloniales. C'est, en partie tout au moins, la méthode qui a été suivie, puisqu'on s'est appliqué à opérer la réforme monétaire de 1928 par d'autres moyens que par la rénovation économique des colonies et l'élargissement des marchés, en France, pour l'écoulement de leurs produits. Mais nous pouvons bien penser que l'œuvre de stabilisation aurait été accomplie plus tôt et dans de meilleures conditions si depuis longtemps, on s'était empressé de réaliser, dans nos possessions, un maximum d'effort, à l'effet de fournir à la nation le plus possible de produits utiles. Et comme rien ne prouve que celle-ci est définitivement garantie contre les surprises de l'avenir, il importe qu'elle prenne toutes les mesures susceptibles de prévenir le retour de la crise qui a bouleversé son économie durant plusieurs années.

Nous avons dit que notre publiciste ne demande pas qu'on abandonne les colonies à leur sort, mais tout en déclarant préconiser leur expansion d'une façon inconditionnelle, il conseille d'exporter les produits coloniaux à l'étranger, en vue de nous faire avoir des devises qui permettent de prévenir toute tension des changes, et, ainsi, le rapport dont il nie l'existence entre le mouvement de la production coloniale et celui des changes, quand ce mouvement doit faciliter le développement du commerce fait avec la France, il le reconnaît au contraire, lorsque de l'activité nouvelle doit résulter une augmentation du volume des achats effectués par l'étranger dans nos possessions.

Ce n'est pas nous, certes, qui demanderons de restreindre le mouvement d'exportation de nos denrées coloniales sur les marchés extérieurs, car nous savons de quelle utilité peut être, pour la nation en général, le développement du courant d'affaires qui s'établit entre notre France d'Outre-mer et les autres pays. Ceux qui veulent que l'apport colonial soit, en cas de besoin, d'une aide efficace pour le franc ne demandent pas, du reste, que les produits préparés en

vue de leur expédition à l'étranger soient, dans tous les cas, détournés de leur destination première pour être dirigés sur le marché métropolitain; ils demandent seulement qu'on intensifie la production dans nos possessions de façon qu'une partie des nouvelles matières produites viennent alimenter l'industrie française, et ce n'est qu'à défaut de cette intensification qu'ils préconisent l'envoi en France plutôt qu'à l'étranger des matières essentielles dont cette industrie a besoin et qu'elle est contrainte de faire venir du dehors. Une mise en valeur des colonies, méthodiquement poursuivie, peut permettre d'approvisionner abondamment le marché national aussi bien que le marché extérieur; mais, nous insistons sur ce point, si, en raison de certaines circonstances d'ordre économique, on est contraint d'opter, d'une façon même absolue entre l'approvisionnement du marché national et celui du marché extérieur, il ne faut pas hésiter, un seul instant, à faciliter plutôt l'approvisionnement du marché national. Les raisons de cette préférence, nous les avons déjà, pour ainsi dire, indiquées. Nous savons que les troubles monétaires s'expliquent par l'élévation du change extérieur et l'affaiblissement du change national, que cette disparité des changes provient de la nécessité où l'on se trouve d'acheter des produits étrangers, et, pour ce faire, de se procurer la monnaie internationale dont la valeur augmente à mesure qu'elle se raréfie sur le marché. De cela, il faut conclure que, dans une large mesure, la monnaie dont nous parlons deviendra presque inutile, et que, par suite, le change disparaîtra ou ne reparaitra plus, suivant les cas, du jour où il sera possible de faire venir de nos possessions la plupart des produits que nous importons de l'étranger. Il est certain que si la France a été contrainte, au temps de la crise monétaire, de payer le tribut d'un change onéreux à l'Egypte, aux Indes, aux Etats-Unis, pour les achats de coton qu'elle a effectués en ces pays, c'est parce qu'il lui a été impossible de se procurer cette denrée en quantité suffisante sur son propre territoire. On peut raisonner de même pour toutes les autres matières dont l'acquisition nécessite un paiement en devises étrangères. Si ces matières peuvent nous être fournies par nos colonies, le besoin d'un tel paiement ne se fera plus sentir. La spéculation que ce besoin fait naître sur le marché des changes n'aura plus, à son tour, l'occasion de se produire, et, la spéculation supprimée, la monnaie du pays re-

prendra ou conservera sa valeur normale, les capitaux ne seront plus tentés de s'expatrier et les opérations de vente et d'achat s'accompliront suivant le jeu régulier de l'offre et de la demande.

Si nous voulons apprécier la situation telle qu'elle se révèle, en considérant les échanges effectués avec certains pays étrangers, nous verrons qu'en 1925, les contrées qui dépendent des Iles Britanniques — colonies et Dominions — nous ont fourni une quantité de marchandises dont la valeur est de beaucoup supérieure à celle des produits que nous avons importés des contrées qui dépendent de la France métropolitaine elle-même. A ne considérer que le commerce fait avec l'Inde, le Canada, l'Australie et les possessions anglaises de l'Afrique, nous constaterons que nos importations de ces pays se sont élevées, au cours de la même année, à la somme de 6 milliards et demi environ et nos exportations chez eux à 1 milliard 671 millions seulement alors que la valeur des denrées importées des territoires que la France administre hors d'Europe ou dont l'administration est soumise à son influence et à son contrôle, c'est-à-dire des colonies et des pays protégés ou placés sous mandat, ne s'est traduite que par le chiffre de 5 milliards et demi environ, celles des matières exportées atteignant 7 milliards 850 millions (1).

Les 6 milliards et demi versés pour les achats effectués dans les seules possessions anglaises sus-indiquées se décomposent comme suit: 1 milliard 600 millions près pour la valeur des produits et 4 milliards 900 pour le change. Il est certain que si, depuis longtemps, la France avait mieux outillé celles de ses colonies qui sont aptes à produire la plupart des denrées qu'elle a dû se procurer dans les dominions et les autres parties précitées de l'empire britannique, elle aurait pu tirer de son territoire extérieur, sinon la totalité, du moins la plus large part de ces produits. En les tirant de son sol extra-continental, elle aurait prévenu, en même temps que les mécomptes d'une balance défavorable, la dévalorisation de sa monnaie, et, en empêchant cette dévalorisation, elle aurait économisé tous les milliards qu'a dévorés cet élément parasite qui s'appelle le change.

(1) Les chiffres indiqués ici sont ceux des statistiques métropolitaines.

On voit tout l'intérêt qu'il y a à préserver les citoyens d'un tel change quand il ne sévit pas encore, à le supprimer quand il existe et à en empêcher le retour quand il a disparu.

Mais comment atteindre ce résultat? On peut l'atteindre en essayant de maintenir dans le patrimoine du pays une valeur considérable dont s'accroît le patrimoine étranger par suite de l'insuffisance de la production nationale. Une des causes principales de la disparition d'un change défavorable, c'est donc une amélioration sensible de la situation économique. Un Etat qui obtient un tel redressement renverse naturellement la position internationale en sa faveur.

Mais il ne suffit pas, ainsi que nous l'avons déjà dit, de faire disparaître la crise monétaire. Il faut empêcher qu'elle se renouvelle et l'unique moyen d'en prévenir le retour est d'accroître toujours la force de production à mesure que s'accroissent les besoins et l'activité du pays. Il faut donc, de toute façon, faciliter le développement agricole, surtout dans les différentes parties du territoire, tout particulièrement dans les régions qui paraissent les plus fécondes et les plus productives. Mais il faut, pour mieux préciser notre pensée, donner une explication complète des faits que nous venons brièvement d'analyser.

Il résulte des considérations que nous venons de présenter que c'est la nécessité où l'on se trouve d'acheter, en très grande quantité, des devises étrangères, pour se procurer des matières que l'on ne produit pas soi-même ou que l'on produit d'une façon insuffisante, qui détermine les crises monétaires que, souvent, l'on essaye en vain de conjurer. Mais il faut prévoir encore autre chose, nous dira-t-on, car cette nécessité apparaît, en réalité plutôt comme un effet que comme une cause. Aussi nombre d'auteurs déclarent-ils qu'il y a lieu d'embrasser toute la liaison des phénomènes morbides qu'indiquent, en général, les financiers et les économistes pour remonter jusqu'à la vraie source de l'inflation qui est le mal tenace dont il faut, avant tout, se guérir.

Dettes de l'Etat, charges des particuliers, exode suivi des capitaux, déficit de la balance des comptes, telles sont les causes de la maladie monétaire que les techniciens sont pour ainsi dire unanimes à signaler d'habitude. Tous ces phénomènes se lient, à n'en pas douter, dans

le mécanisme social, et le désordre qui se produit dans toute la machine provient assurément d'un faux mouvement initial.

A bien considérer les faits, le mal que l'on constate peut être dû, soit à l'appauvrissement de l'Etat ou de la nation en général, soit à un déséquilibre certain entre l'actif et le passif de cette dernière, ou encore à une dissimulation des réserves que se sont constituées, par un prélèvement discret opéré sur le capital productif de la collectivité, ceux qui détiennent la plus grosse part de la fortune publique. Que la brèche faite à ce capital soit réparée, que la partie la plus laborieuse de la population soit mise en possession des moyens d'action qu'elle réclame, le pays éprouvé par une très forte secousse fera l'effort de production nécessaire au rétablissement de sa santé monétaire. Un travail plus intense déterminant un rendement plus considérable permettra d'accroître l'actif dont il est question; cet actif accru, les effets de la dissimulation désormais prévenus, le fisc parviendra à récupérer les ressources qui lui ont, la veille échappé, et l'Etat sera à même de remplir ses obligations; les particuliers bénéficiant de la richesse générale, pourront, à l'instar de l'Etat, équilibrer leur budget et, en même temps, disposer de crédits suffisants pour accomplir leur tâche quotidienne; enfin la nation, dans son ensemble, saura prévenir les effets fâcheux du déficit de la balance des comptes.

C'est donc à un accroissement constant de la production qu'il faut sans cesse penser et sans cesse travailler, ainsi que nous l'avons dit plus haut, si l'on veut aboutir aux résultats positifs que nous indiquons. Et où pourra-t-on mieux obtenir cet accroissement, si ce n'est dans notre domaine colonial où des terres encore vierges ne demandent qu'à être fécondées pour fournir les denrées les plus variées à la Métropole qui en a grandement besoin?

Comme M. de Raulin, certes, des économistes peuvent prétendre qu'il n'est nullement prouvé que le développement des colonies doit faciliter le dénouement d'une crise monétaire, ou même, dans une période normale, fortifier les positions de la classe productrice et commerçante de telle sorte que toute crise de cette nature soit rendue de nouveau impossible. Dans l'hypothèse d'une expansion de notre domaine extérieur, ils croiront aussi peut-être à la possibilité d'un change défavorable et diront que la spéculation ne manquera

pas de s'exercer librement et de détourner des rives métropolitaines les denrées coloniales; mais l'exportation de ces denrées vers les pays étrangers, qui semble être un bien pour notre précédent auteur, pourra être considérée par eux comme un réel désavantage.

Il est indéniable que, dans ce cas, nombre de nos produits coloniaux s'en iraient au dehors, non point parce que leur valeur augmenterait, comme l'a soutenu M. de Raulin, mais parce qu'au contraire elle baisserait, comme nous pensons l'avoir déjà démontré. S'il survenait une hausse du change étranger, elle déterminerait naturellement une demande croissante de ces produits de la part des commerçants et des industriels des autres pays. Et, ce qui peut paraître étrange, semblera aussi bien grave, c'est qu'au cours de cette période de crise, beaucoup de ces produits nous reviendraient de l'étranger, comme en ces dernies temps, à un prix qui serait très élevé, parce que majoré du change.

Cette perspective ne doit être, pour nous, nullement troublante, car il y aurait, même dans cette période de dépréciation monétaire, une limite à ce drainage de denrées indigènes vers les rives étrangères. Il importe tout d'abord de constater qu'il y a un courant naturel d'échanges entre la France et ses possessions, que, d'autre part, sur beaucoup de points, il existe entre elles une communication directe, au point de vue du transport. Il y a lieu ensuite de considérer que la plupart des sociétés qui exploitent les concessions coloniales ont leur siège social, leurs industries ou leurs maisons de commerce dans la Métropole. On ne comprendait pas qu'elles se privent, en faveur de leurs concurrents étrangers, des matières qu'elles exploitent et dont la transformation et la vente leur procurent une clientèle assurée.

Quoi qu'il en soit, les inconvénients qui peuvent résulter d'une production moyenne ou insuffisante n'auraient plus leur raison d'être avec le développement intensif des cultures agricoles; une augmentation de rendement améliorerait sensiblement la situation au profit de nos nationaux; l'offre se substituerait tout naturellement à la demande; il s'ensuivrait une diminution du coût de la vie, une aisance plus large, une situation financière meilleure, et il faut admettre qu'avec de telles conséquences une dépression monétaire ne saurait longtemps durer, le change qui pourrait exister dispa-

raitrait nécessairement, et, avec le change, tout le désordre économique qui l'accompagne.

Mais avec ce renversement des choses, dira-t-on, n'y aura-t-il pas lieu de craindre qu'on obtienne, sur le terrain commercial, des résultats tout autres que ceux qui font l'objet des prévisions habituelles? La révalorisation, à supposer qu'elle se fasse, ne sera-t-elle pas de nature, à son tour, à provoquer le renchérissement de nos produits sur le marché mondial et à nous faire perdre, par suite, notre clientèle du dehors?

En ce qui concerne de la perte de la clientèle, on n'a guère vue se produire, sinon pour un temps limité, et dans une mesure réduite, dans les pays à change favorable. Pour ce qui est du coût des denrées, nous avons déjà expliqué que l'accroissement de la production coloniale doit, de toute nécessité, être la cause de son affaiblissement.. C'est même un des avantages que ce système présente sur tous ceux qui tendent à révaloriser la monnaie, de déterminer, d'une façon certaine, et sans convulsion aucune, une diminution du coût de la vie.

On peut craindre qu'une surproduction ne survienne dans le pays qui exagère, dans le sens que nous indiquons, son activité agricole. Mais il y a lieu de supposer que, pour éviter un phénomène de cette nature, nos producteurs sauront limiter leur production aux besoins de la consommation mondiale. C'est pour prévenir toute crise qu'il paraîtra nécessaire de les renseigner par des statistiques officielles sur la capacité annuelle d'achat des grands pays importateurs.

Il ne faut pas, du reste, perdre de vue que l'affinement de l'instinct social, le développement et l'amélioration des rapports internationaux, les créations de l'esprit scientifique sans cesse en éveil, enfin les progrès de tous ordres augmentent sans cesse le pouvoir d'absorption des individus et des groupes. Le cœur, le sens, le cerveau, tout, dans l'homme, se transforme et se perfectionne, et, en raison du mouvement de plus en plus intense qui le pousse vers un horizon de plus en plus large, tout détermine en lui, avec des aptitudes nouvelles, des désirs et des besoins nouveaux que son savoir s'ingénie à satisfaire. En somme, on peut dire que l'humanité, en son ensemble, et dans son incessante activité, accroît de jour en jour

sa capacité de consommation en même temps que sa force de production.

En ce qui concerne la France, il faut penser que, lorsqu'elle aura franchi toutes les étapes que nous indiquons, elle trouvera, dans une partie des produits qu'elle aura pu extraire de son sol colonial, le complément indispensable à son agriculture, à son commerce et à son industrie. Pour le reste, elle n'aura pas à s'effrayer de la concurrence mondiale, car, en s'organisant, comme il convient, il lui sera facile d'avoir, durant un certain temps, des débouchés plus amples chez les peuples les plus jeunes qui, au point de vue industriel, ne sont pas encore suffisamment développés.

Les autres puissances coloniales elles-mêmes ne pourront se passer de son concours, tant qu'elles ne l'aurons pas devancée, sur tous les points, dans la voie de l'expansion économique. Si l'on considère d'autre part, qu'il y a, dans la période présente, des produits qui sont encore très rares sur le vaste marché de l'univers, on devra nécessairement penser que de nouvelles entreprises pourront s'offrir à l'activité de nos producteurs coloniaux. C'est à la production de ces matières que doivent tendre, tout particulièrement, les efforts de nos principaux novateurs en matière de colonisation.

DEUXIEME PARTIE

LE PROGRAMME GENERAL A EXECUTER POUR FACILITER LE DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION ET DU COMMERCE

CHAPITRE PREMIER

PLANS ET PROJETS DÉJÀ CONÇUS ET ÉLABORÉS. — DOUBLE PROGRAMME A EXÉCUTER : PROGRAMME D'ENSEMBLE ET PROGRAMME SPÉCIAL. — INDICATION DU PROGRAMME D'ENSEMBLE.

Plans et projets conçus et élaborés. — Il résulte de tout ce que nous avons dit jusqu'ici que la cause coloniale se confond avec la cause métropolitaine et que la France, pour accroître les revenus du pays en général, doit faciliter, par tous les moyens, l'exploitation méthodique de son vaste domaine extra-continental. Aujourd'hui, nos plus éminents publicistes sont d'accord pour reconnaître qu'il y a urgence à accomplir les réformes qui doivent permettre d'utiliser les richesses encore latentes de ce domaine. Mais une question se pose : quels moyens pratiques employer à cette fin ? Quelles mesures appliquer, quelle politique suivre pour parvenir à mettre en valeur les terres immenses que nous possédons au-delà des mers ?

Cette question a, de tout temps, préoccupé nos différents gouvernements. « Déjà, en 1816, nous dit M. Georges Hardy, c'est-à-dire en un temps où la situation financière était loin d'être brillante, le gouvernement décidait de fournir aux colonies les premiers fonds nécessaires à leur expansion et prélevait à leur intention, sur les 48 millions du budget de la marine, des dotations dont le total montait à 6 millions du budget. Puis sans tarder, toutes dispositions furent prises dans l'extrême détail pour que le plan de colonisation fût mis à l'essai sur trois points différents : au Sénégal, à la Guyane et à Madagascar » (1).

Mais ce n'était là qu'un projet comme beaucoup de ceux qui furent conçus dans la suite. De ces derniers, quels sont ceux qui semblent présenter ou présentent en réalité quelque importance ?

Si l'on consulte les documents parlementaires ou les travaux pré-

(1) Histoire de la colonisation française, p. 151.

parés par la Section économique des Colonies ou bien encore les différents ouvrages publiés par de savants auteurs en la matière, on y trouvera, certes, des vues d'ensemble qui ne manquent pas d'intérêt. Les discours prononcés par les anciens ministres, M. Albert Lebrun et le général Messimy, au Sénat, contiennent, avec des renseignements de la plus grande utilité, l'ébauche d'une conception qui mérite de retenir l'attention (2). Parmi les ouvrages qu'on peut lire avec profit, celui de M. Albert Lebrun (3) et surtout celui de M. Albert Sarraut (4), renferment, à part un plan général tracé avec ampleur, une documentation et des précisions de détail qu'il est nécessaire de connaître, si l'on veut bien saisir la valeur des méthodes qu'ils préconisent et le rôle que peuvent jouer, dans la préparation d'un meilleur avenir pour la France, des colonies merveilleusement outillées, au point de vue économique.

On peut trouver aussi de précieuses indications dans les livres de MM. Robert Doucet (5), Lucien Hubert (6), Octave Homberg (7), Léon Archimbaud (8), et dans l'ouvrage intitulé : « La Politique coloniale de la France », qui reproduit plusieurs conférences faites à l'Ecole libre des sciences politiques par MM. Henri Brénier, Albert Duchêne et plusieurs autres publicistes.

Ce n'est pas seulement dans des ouvrages et des discours que se trouvent fixées les lignes générales d'un projet d'ensemble; c'est encore dans des travaux soumis par le Pouvoir exécutif à l'examen des Assemblées parlementaires. On a parlé beaucoup d'un projet d'emprunt colonial qui a été déposé le 23 mai 1929 sur le bureau de la Chambre par le ministre des Colonies d'alors, M. Maginot, au nom du gouvernement présidé par M. Raymond Poincaré. Ce projet repris, sous le ministère Tardieu, par le ministre des colonies, M. Piétri, après avoir subi toutefois quelques modifications, renferme évidemment un plan des travaux qu'il y aura lieu d'exé-

(2) Ces deux discours ont été prononcés le 20 décembre 1927. Débats parlementaires, Officiel du 21 Décembre 1927, p. 1.334.

(3) Les colonies dans notre vie nationale de demain.

(4) La mise en valeur des colonies françaises.

(5) Les colonies françaises: leur avenir économique. — Les commentaires de la colonisation.

(6) Ce qu'il faut connaître de nos ressources coloniales.

(7) La France des cinq parties du monde.

(8) La plus grande France.

ter avec les ressources à provenir de l'emprunt (9). La question de l'outillage économique colonial préoccupe donc nos dirigeants actuels. Cette question avait été déjà cependant mise à l'étude par de précédents gouvernements, et de leurs délibérations était sorti quelque chose d'assez substantiel pour permettre d'espérer que des initiatives heureuses n'auraient pas tardé à être prises. Mais les espoirs ont été malheureusement déçus.

Un premier travail fut celui de l'ancien ministre des colonies, M. Henry Simon, trop succinct et trop général, peut-être, pour pouvoir donner lieu à des discussions suivies au Parlement. Mais, dans la suite, le 12 avril 1921, fut déposé sur le bureau du Sénat, le projet de M. Albert Sarraut, alors ministre des colonies, qui serait, pour ainsi dire, sous forme d'articles de loi, les principaux points traités dans son ouvrage et prévoyait une période de quinze années pour l'entier accomplissement de son programme.

Le plan avait été sagement conçu. Mais le gouvernement ne fut peut-être pas bien inspiré, en n'incorporant point, dans le projet même, des articles relatifs aux moyens financiers qui devaient en assurer l'exécution. On s'enthousiasma, certes, pour la conception du ministre. Mais des événements survinrent qui préoccupèrent davantage l'opinion. La France était alors aux prises avec de telles difficultés financières qu'elle crut de son devoir d'essayer d'aplanir les obstacles d'ordre intérieur avant de se lancer dans les dépenses considérables que lui paraissait exiger la mise en valeur des colonies. L'enthousiasme des premiers jours faiblit, et, avec lui, l'intérêt qu'on portait aux choses coloniales.

Des parlementaires qui avaient cependant conserver leur enthousiasme soumièrent à l'appréciation des Chambres des propositions dont le but était de faciliter l'expansion économique de notre domaine d'Outre-Mer.

Au cours de l'année 1921, M. Rocques, député de l'Aveyron, et plusieurs de ses collègues demandèrent de modifier le projet de mise

(9) Le premier projet comportait une demande d'emprunt de 3 milliards pour l'Afrique occidentale, l'Indo-Chine, Madagascar, le Togo et le Cameroun.

D'autres projets devaient être déposés pour les autres colonies. Le projet repris par M. Piétri sous le gouvernement Tardieu a porté le chiffre de l'emprunt à 3 milliards 600 millions pour les mêmes possessions. Un projet nouveau de 95 millions a été déposé pour la Nouvelle Calédonie.

Le Parlement vient de voter tous les projets déposés par le Gouvernement.

en valeur des colonies en permettant à des départements ou à des groupes de départements, à des municipalités ou à des groupes de municipalités d'obtenir et d'exploiter des concessions aux colonies. Cette innovation ne retint pas l'attention du Parlement.

Plus tard, le 17 mars 1925, MM. Messimy et de Monzie déposèrent, sur le bureau du Sénat, une proposition de loi, en vue de faire obtenir, sous la forme de réductions d'impôts, l'octroi de primes à des sociétés nouvelles d'exploitations coloniales, industrielles ou agricoles. Cette proposition a été soumise par le ministre des colonies au Conseil supérieur des colonies (section de législation coloniale et section économique) pour examen et avis.

M. Daladier a aussi déposé une proposition de loi qui a pour but d'accroître la production et le commerce des colonies françaises, des pays sous mandat et protectorats relevant du ministère des colonies, par l'exécution d'un programme général. Enfin plusieurs projets dans lesquels on envisage le meilleur mode d'obtention des capitaux ou de distribution de crédit ont été imaginés, mais sans aboutir jusqu'ici à aucun résultat pratique.

Si aucune solution d'ensemble ou de portée vraiment sérieuse n'est intervenue, c'est que, pour les raisons que nous avons fait connaître, l'intérêt que suscitent les systèmes de colonisation s'est évanoui pendant quelque temps.

Aujourd'hui que cet intérêt semble renaître, il est utile de reprendre les traditions établies autrefois par ceux qui ont compris que l'avenir de la France est dans l'effort à déployer par son génie au delà des mers. A ces traditions nous croyons devoir rattacher notre tentative qui consiste à indiquer ce qui a été fait, ce qui reste à faire, et, en complétant ou en modifiant, en cas de besoin, les projets déjà établis, à fixer les lignes d'un programme dont l'entière exécution doit avoir pour but d'assurer la prospérité définitive de la nation.

Double programme à exécuter : programme d'ensemble et programme spécial. — Quelles sont les réformes que doit contenir le programme dont nous parlons? A notre avis, il faut se placer à deux points de vue pour concevoir celles qu'il est nécessaire d'entreprendre à l'effet d'atteindre les résultats que nous indiquons. D'une part, il est possible de prévoir les réalisations qu'il importe d'obtenir

au cours d'une période plus ou moins longue, si l'on tient à stabiliser la situation économique, en son ensemble, afin de se prémunir contre les menaces et les périls de l'avenir. Il est possible d'envisager, d'autre part, les réalisations immédiates qui s'imposent à l'activité des Pouvoirs publics, si l'on veut simplement dissiper un mal momentané, remédier, par exemple, d'une façon complète, au désastre d'un change qui, même amélioré, même stabilisé, n'a pas encore permis au pays de bénéficier de tous les avantages d'un état parfait d'équilibre économique.

On doit, selon nous, poursuivre parallèlement les deux buts. De là la nécessité de rédiger un double programme: l'un général, l'autre spécial. C'est en agissant avec méthode, en procédant suivant des règles précises et déterminées, qu'on peut aboutir à des résultats vraiment pratiques. Du double programme qui s'impose nous aborderons l'étude pour montrer tout l'intérêt qui s'attache à la mise en valeur de notre empire d'Outre-Mer.

Programme d'ensemble. — Intensifier la production et varier les cultures voilà, avons-nous dit, à quoi doit tendre l'effort de ceux qui veulent élargir le champ de l'activité nationale, dans le but de faciliter l'essor de la Métropole et des colonies. Mais le développement de l'énergie agricole et l'accroissement de la production présupposent la réalisation de certaines conditions qu'il est utile d'indiquer pour qu'on soit dès maintenant fixé sur l'importance de l'œuvre à entreprendre.

Quels sont les éléments essentiels du phénomène de la production? L'acte de production nécessite l'acquisition préalable de terres propres à la culture, l'emploi de capitaux abondants, sûrs, et l'utilisation d'une main-d'œuvre intelligente et saine.

L'acte susdit, accompli, que convient-il de faire?

Les denrées produites, il faut en assurer le transport sur les différents marchés. De là, l'obligation, pour les Pouvoirs publics et toutes les forces sociales intéressées, de créer des voies de communication de toutes sortes, de renforcer ou d'établir les lignes de navigation et les lignes aériennes qui mettent ou doivent mettre en rapport les différents points du pays entre eux, ces points eux-mêmes avec les autres pays, et d'exécuter en outre tous les travaux qui ont pour

objet l'extension et l'outillage des ports nationaux, l'extension et l'amélioration des réseaux et des postes radiotélégraphiques.

Ce qu'il importe aussi de faciliter, c'est l'écoulement des produits. Ce résultat ne peut être obtenu, si, à l'entrée des ports, on ne renverse les barrières douanières et si l'on ne supprime les droits de toute nature qui surchargent les budgets de ceux qui produisent aussi bien que de ceux qui consomment.

D'autre part, pour aider à la préparation et à l'établissement ainsi qu'à l'exécution des projets dont la complète réalisation doit assurer le développement économique et social de la France entière, il semble naturel de prévoir, avec la création d'organismes nouveaux, l'amélioration de ceux qui existent.

Il nous reste maintenant à envisager le problème posé sous ses différents aspects, à étudier la question qui nous préoccupe dans ses multiples détails pour donner la solution qui nous paraît la plus conforme au bon sens et à la logique.

Nous avons parlé d'un programme spécial. Il se confond, en réalité avec le général. Cependant nous avons cru devoir les distinguer pour les raisons indiquées plus haut. Il nous a semblé, en effet, qu'il y avait des réformes urgentes dont il fallait hâter la réalisation sans pour cela rejeter complètement dans l'ombre la partie la plus difficile du plan qu'il convient d'exécuter. Elles seront donc exposées dans des chapitres particuliers. Mais, déjà, dans notre programme général, nous pourrions succinctement les mentionner sans, toutefois, les examiner à fond. Nous faisons, cependant, une réserve pour celles qui comportent un ensemble de mesures susceptibles, les unes, d'application immédiate, les autres, d'exécution prolongée sur un certain nombre d'années? Pour ces catégories de mesures, il faudra bien que nous donnions de suffisantes explications au cours même de notre exposé général. Quoi qu'il en soit, pour pouvoir bien saisir tout le plan d'organisation qui sera tracé dans le présent chapitre et dans celui qui va suivre, il suffira de se rappeler que le programme spécial n'est, en somme, qu'un simple complément du général. C'est une partie cohérente du projet considéré en son entier, mais que nous détacherons de l'ensemble, afin d'en faire saisir l'importance et d'indiquer, pour mieux retenir sur elle l'attention, l'œuvre préliminaire qu'il y a lieu d'entreprendre.

CHAPITRE II

LA MAIN-D'ŒUVRE COLONIALE. — LES CAUSES DE SON INSUFFISANCE. — MOYEN EMPLOYÉ POUR SUPPLÉER A CETTE INSUFFISANCE: L'IMMIGRATION. — AUGMENTATION ET CONSERVATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE PAR L'HYGIÈNE ET LES MOYENS THÉRAPEUTIQUES. — PERFECTIONNEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE PAR L'INSTRUCTION ET L'ÉDUCATION.

La main-d'œuvre coloniale. — Quand on élabore un projet de mise en valeur des colonies, on ne doit pas manquer de prévoir un mode facile et régulier d'attribution des terres aux colons et un mode d'acquisition des capitaux propres à faciliter à ces derniers l'exploitation des superficies qui peuvent leur être concédées. Nous verrons comment il faut résoudre cette question de distribution d'une partie du sol aux planteurs de même que celle relative à l'obtention de capitaux productifs; elles peuvent être résolues en un temps relativement court et sans difficulté aucune, si on le veut bien. Mais le problème à examiner tout d'abord est celui de la main-d'œuvre qui embarrasse considérablement aussi bien les pouvoirs locaux que les concessionnaires, à l'heure actuelle.

Ce qui décourage bien souvent les producteurs coloniaux, en effet, c'est l'insuffisance manifeste du personnel ouvrier dans des colonies dépourvues parfois de moyens directs ou commodes de circulation et de transport. Dans certaines parties de l'Indochine, dans l'Afrique du Nord, le Togo, le Dahomey, le Tchad, la Haute Volta, la densité de la population est encore assez forte pour qu'on puisse espérer utiliser une quantité suffisante de travailleurs; mais à Madagascar, dans les îles du Pacifique, dans une partie de l'Afrique occidentale et surtout dans la plupart des régions de l'Afrique équatoriale, les journaliers sont rares, et, si l'on n'applique, d'urgence les procédés propres à remédier à leur insuffisance, il faut s'attendre à ce que diminue encore le nombre déjà restreint de ceux dont on utilise les bras à l'heure présente. Cependant, on ne peut espérer anéantir le mal précité, si l'on n'en connaît la source. De là la nécessité de rechercher les causes mêmes de la dépopulation ouvrière.

Causes de l'insuffisance de la main-d'œuvre. — Quels sont donc les faits qui déterminent la rareté de la main-d'œuvre aux

colonies? C'est, d'une part, l'attrait exercé sur l'indigène par le haut salaire distribué aux travailleurs des colonies étrangères, attrait qui provoque nécessairement vers ces dernières une émigration continue; c'est, d'autre part, le manque d'hygiène qui facilite l'affaiblissement des moyens de défense de l'organisme; ce sont ensuite les fléaux, les maladies de toute nature, qui déciment des tribus entières: alcoolisme, dyssentrie, accidents vénériens, paludisme, peste, choléra, fièvre aphteuse, fièvre jaune, trypanosomiase, variole, lèpre, ulcère; c'est enfin l'ignorance qui maintient l'être dans un état voisin de l'abêtissement et le rend parfois inapte à concevoir clairement la notion de son réel devoir et de son véritable intérêt. Qu'on ajoute à cela les famines périodiques qui enlèvent parfois leur dernier espoir aux hommes d'âge mûr en même temps qu'à l'enfance et à la vieillesse; qu'on considère aussi les inconvénients de la chasse à l'impôt qui éloigne de leurs villages les individus les mieux doués, et l'on saisira la vraie signification des phénomènes de désertion et de mort qui se produisent fréquemment dans certaines de nos possessions.

Que les hauts prix attirent l'indigène des contrées où la France exerce sa puissance vers les colonies anglaises ou portugaises d'Afrique, cela se conçoit aisément. Ces colonies sont des pays à change apprécié depuis longtemps, et les paiements s'y sont effectués et s'y effectuent toujours en or ou en billets équivalents à l'or. La Nigéria, la Gold Coast, la Sierra Léone, le Soudan Egyptien ont attiré et attirent encore continuellement les indigènes français des territoires limitrophes. Et pendant que ces indigènes travaillent pour nos voisins ils se nourrissent, par suite consomment et dépensent chez ces derniers, au profit de leur commerce et au détriment du nôtre.

La stabilisation qui s'est faite en France et les nouvelles réformes entreprises dans la suite feront disparaître, sans doute, ces effets fâcheux, un jour. Mais les choses ne reprendront pas partout leur cours normal aisément. On a beau lever le cours forcé, les habitudes du passé pèseront encore sur de nombreuses tribus indigènes pendant quelque temps. Ce n'est certainement pas dans les colonies nouvellement acquises, tout au moins dans celles où l'évolution semble être la plus lente à se produire, qu'on verra s'opérer instantané-

ment une modification dans les habitudes ainsi que dans les mœurs des ouvriers et travailleurs agricoles.

Pourtant, en cette matière, il ne faut rien exagérer. Il est des cas, il est des régions où l'on pourra exercer une heureuse influence, en un temps relativement court, sur l'esprit de l'aborigène.

L'intérêt moral ou sentimental qui devrait retenir le travailleur à sa demeure habituelle disparaît, certes, devant les considérations d'ordre matériel qui le poussent à délaisser son toit. Mais ce toit, il faut le reconnaître, n'est pas définitivement ni continuellement déserté. Les nécessités de l'existence éloignent bien l'indigène de son lieu de résidence; cependant, aux heures de loisir, le disparu retourne volontiers à sa hutte. Il faudrait pouvoir le retenir toujours sur le territoire national et, tout particulièrement, dans sa colonie d'origine. Ce résultat ne peut être atteint si, par des moyens susceptibles de satisfaire ses goûts, ses tendances et son intérêt, on ne l'attache à une exploitation sérieusement organisée.

Il est des gens qui prétendent que pareille tâche est impossible. Mais ils appuient leur assertion sur une argumentation qui nous semble pêcher par un manque absolu de psychologie de l'être humain. Quand ils examinent la nature et les penchants des aborigènes d'Afrique, suivant qu'il s'agit de certaines peuplades ou de certaines autres, ils parlent d'instincts nomades, de paresse coutumières ou d'un défaut marqué de prévoyance et de souci du lendemain.

Que certaines de ces allégations soient exactes, nous ne ferons aucune difficulté de le reconnaître; mais elles ne le sont pas toutes, assurément; les défauts dont on parle ne sont pas, en tout cas, incorrigibles. C'est se méprendre étrangement sur les tendances naturelles des populations noires que d'affirmer qu'elles sont, toutes, enclines au douce farniente, et, lorsque quelques-unes d'entre elles sont affligées de ce travers, c'est encore se faire illusion que de prendre, chez elles, pour l'indice d'une paresse naturelle, ce qui n'est bien souvent que l'effet d'un manque presque absolu de besoins et la conséquence d'une éducation toute spéciale.

Ce qu'il y a lieu de retenir de ces affirmations, c'est que l'indigène a une mentalité propre qu'expliquent suffisamment des pratiques religieuses et des conditions de vie économique particulières. A sup-

poser qu'il soit atteint d'un vice qui l'empêche de donner, pour l'instant, le maximum d'activité dont l'homme moyen est susceptible, il ne doit pas être cependant considéré comme étant marqué d'une tare indélébile. Il est un être perfectible comme les autres. Les faits de l'histoire prouvent que les mentalités les plus frustes se sont transformées, au cours même des premiers siècles, quand s'est exercée sur elles l'action d'un art timide, encore empreint d'empirisme. Ce que l'enseignement grossier des premiers âges a fait, d'une façon défectueuse, un enseignement plus vivant et plus délicat peut le refaire dans le sens d'une utilité et d'une moralité plus saine. Nous parlerons, du reste, de ce phénomène de transformation quand nous indiquerons la méthode à employer pour agir efficacement sur l'esprit de l'indigène et lui permettre d'atteindre un degré supérieur de civilisation.

Nous venons de parler de l'exode des travailleurs et des difficultés qu'il engendre. Que dire maintenant du défaut d'hygiène?

... Parmi les peuplades arriérées d'Asie ou d'Afrique, il en est certaines qui pratiquent d'instinct les règles strictes que les masses, en général, observent dans les pays occidentaux; mais il est des tribus qui ignorent les principes les plus élémentaires de la vraie salubrité.

On ne peut leur demander d'avoir, et par suite, d'utiliser les connaissances que le progrès seul des sciences a rendu possibles chez les peuples les plus avancés de l'univers. Il ne faut donc pas s'étonner que la plupart d'entre elles persévèrent dans des habitudes vicieuses que révèlent, chez elles, la vie de promiscuité, le séjour prolongé dans des habitats malsains, l'absorption d'aliments indigestes, souvent corrompus, et parfois aussi l'emploi d'ingrédients nocifs dont les propriétés leur sont totalement inconnues.

Ces infractions aux lois de l'hygiène entraînent tout naturellement des conséquences nuisibles pour leur organisme. Les animalcules funestes pénètrent facilement dans des corps déprimés, et c'est ainsi que l'être physique devient la proie de maladies qui ne pardonnent point en des climats où le secours de la science devient souvent impossible, en raison de l'éloignement et des difficultés de communication.

Si l'on considère, d'autre part, qu'une alimentation insuffisante prive les populations coloniales de leurs principaux moyens de

défense organique, on comprendra facilement que leur nombre soit appelé à diminuer de jour en jour et qu'elles parviennent à succomber dans la lutte soutenue par elles contre des fléaux sans nombre et contre les forces aveugles de la nature.

Ce n'est pas seulement le manque d'hygiène et la sous-alimentation qui portent une grave atteinte à la santé de l'indigène. On reproche à la société civilisée d'avoir inoculé à ce dernier ses germes morbides. Depuis qu'elle a, en effet, transporté dans des contrées lointaines, les produits frelatés de son industrie et des éléments pathogènes qui ont déjà abatardi plus d'une race dans les milieux occidentaux, elle a marqué d'une tare des générations entières qui ne s'en débarrasseront qu'après des temps encore assez longs de saine éducation physique et morale. L'alcool a fait des ravages en Océanie et en Afrique; les maladies vénériennes ont sévi sur presque tous les continents; la tuberculose s'est étendue à certaines parties de la sphère, où l'on ignorait son existence; la mouche tsé-tsé, originaire de l'Afrique elle-même, n'a pu propager son virus d'un point à l'autre de cette vaste région du globe qu'à travers toutes les migrations opérées et rendues possibles par les voies nouvelles de communication. Qu'on ajoute à ce cortège de maux les autres maladies dont nous avons déjà parlé et l'on comprendra que des milliers d'êtres soient disparus après s'être appropriés les vices, les tendances et les procédés les plus dangereux de la civilisation.

De tels ravages n'ont pu se produire que parce que, en substituant les coutumes occidentales aux leurs, on ne les a pas toujours suffisamment prémunis contre les rigueurs de leurs climats et les faiblesses de leur nature. Si, à ce sujet nous interrogeons M. E. Julien, gouverneur honoraire, il nous dit: « la civilisation blanche, en faisant des populations primitives, les clientes de ses industries, leur a fait abandonner les procédés par lesquels, avant de connaître nos produits, elles confectionnaient, avec des fibres végétales, des toisons ou des dépouilles animales, des vêtements qui les garantissaient contre les intempéries et la rigueur des saisons. Aujourd'hui, leurs procédés de fabrication si souvent ingénieux sont tombés dans l'oubli; et c'est le moment où la cotonnade des civilisés va peut-être leur manquer (1) ».

(1) L'Académie des sciences coloniales, t. 3, p. 255.

La cotonnade leur manquant, ce sont des pagnes faits de minces tissus qu'on leur apporte et qui les protège, d'une façon insuffisante, contre les effets des brusques changements de température. Les hommes qui ont beaucoup voyagé nous renseignent sur les pertes subies par les populations indiennes et africaines depuis que la conquête a placé ces dernières sous la domination de certains Etats de l'Europe: « La fièvre récurrente, dit un auteur, a décimé, pendant trois années, cent mille noirs, et la mortalité infantile a été de 75 % en certaines contrées de l'Afrique occidentale ».

L'Administration elle-même a reconnu qu'au Gabon, en 1925, la famine a détruit au moins dix mille noirs. Dans un ouvrage où il dépeint avec précision les mœurs des habitants de l'Afrique équatoriale et particulièrement du Gabon, un Français d'Alsace, le Docteur Albert Schweitzer, à qui le prix Goethe a été décerné, en 1928, par la ville de Francfort, retrace, d'une façon poignante, les maux dont sont accablés les malheureux indigènes: « Dans le district de l'Ouganda, dit-il, en six ans, la maladie du sommeil a abaissé le chiffre des indigènes de 300.000 à 100.000... un officier, dans un village du Haut-Ogooué, où il y avait 2.000 habitants, n'y revit après que 500 » (2).

Nous pouvons citer d'autres passages: « La lutte systématique exige beaucoup d'argent... Et là où la mort s'avance déjà victorieuse, les puissances européennes lésinent sur les moyens de l'arrêter, pour lui procurer en échange, par des armements insensés, la possibilité d'une nouvelle moisson en Europe » (3).

« La puce-chique devenue un fléau de l'Afrique centrale fut importée de l'Amérique du Sud en 1872 seulement » (4).

« Je ne puis qu'indiquer ici qu'une grande partie de la besogne médicale sous les tropiques est consacrée à lutter contre de honteuses maladies apportées par les Européens aux peuples du continent noir: « Il est impossible de décrire les souffrances occasionnées aux bucherons par la tsé-tsé durant le jour et les moustiques pendant la nuit. Et puis, ils sont obligés de rester des journées entières dans les marécages, jusqu'aux hanches. Ils sont tous fréquemment atteints de fièvres et de rhumatismes » (5).

(2) A l'orée de la forêt vierge, p. 90.

(3) Ibid, p. 96.

(4) Ibid, p. 97.

(5) Ibid, p. 102.

« Quand chez nous quelqu'un tombe malade, on appelle immédiatement le médecin. Est-il nécessaire d'opérer? Les portes d'une clinique s'ouvrent aussitôt. Mais que l'on se représente ces millions d'êtres humains qui souffrent là-bas, sans espoir de secours! Chaque jour, des milliers et des milliers de pauvres créatures sont livrées à d'intolérables douleurs dont l'art médical pourrait les affranchir. Chaque jour d'innombrables huttes sont le théâtre d'un désespoir auquel nous pourrions mettre fin » (6).

Et après avoir dit qu'il faudrait tourner, sans les lire, d'innombrables pages du livre de la colonisation, l'auteur ajoute: « Une dette immense pèse sur nous et sur notre civilisation » (7).

Parlant à son tour des Indiens, M. V. Forbin ne s'exprime guère autrement: « Les maladies d'importation européenne, et surtout la variole et la phtisie, tristes cadeaux que la civilisation apporte aux populations primitives comme dons de joyeux avènements, décimaient effroyablement les indigènes, supprimant parfois des tribus entières dont il ne restait plus que le nom » (8).

Si nous avons cité tous ces passages, ce n'est point dans le but de dénigrer l'œuvre de colonisation des nations européennes qui, dans son ensemble, reste pour nous une œuvre encore assez belle, mais, c'est pour montrer le côté noir du tableau qui la représente et permettre, par cela même, d'y faire les retouches nécessaires. Ce n'est pas en niant le mal qu'on peut le guérir. Il faut, au contraire, le regarder courageusement en face, le reconnaître et en indiquer la cause pour essayer d'en trouver le remède.

Eh bien! à nous en rapporter aux déclarations des auteurs précités, pour les colonies anglaises comme pour les colonies françaises, le mal est le même. Après une telle constatation, peut-on s'étonner que nos possessions, où l'organisation de l'assistance médicale est restée durant un temps assez long, pour ainsi dire embryonnaire, aient été dépeuplées, au point de fournir aujourd'hui une main-d'œuvre insuffisante pour la production.

Moyen employé pour suppléer à cette insuffisance : l'immigration. — Quelles mesures a-t-on prises ou quelles mesures

(6) Ibid, p. 110.

(7) Ibid., p. 186.

(8) Revue La Nature du 19 février 1927, p. 255.

compte-t-on prendre pour supprimer l'inconvénient qui vient d'être signalé? La principale jusqu'ici, c'est l'introduction, dans les possessions les moins peuplées d'éléments étrangers ou indigènes d'autres colonies, tels que ceux de la Chine, du Japon, de Java, de l'Annam ou du Tonkin. Mais, il faut le dire, l'immigration, telle qu'on la conçoit et la pratique dans les différents pays, est atteinte de certains vices dont il n'est pas toujours facile de la dépouiller.

D'abord, elle n'est pas toujours possible et, quand elle l'est, les obligations qu'elle impose occasionnent parfois, aux dépens de l'exploitant colonial, des paiements de frais très onéreux. Ensuite, les unités qu'elle permet d'utiliser dans les colonies intéressées sont souvent loin d'être des meilleures. On les recrute dans des conditions telles qu'il n'y a pas toujours lieu d'espérer qu'elles soient aptes à bien remplir leur tâche. Quand elles viennent de la lie des pays surpeuplés, elles constituent, à n'en pas douter, un facteur nouveau d'immoralité pour les populations auxquelles elles sont appelées à se mêler. Enfin, il y a une question d'une certaine acuité qui préoccupe à bon droit les exploitants eux-mêmes, c'est celle de l'adaptation. Ces immigrants sont parfois d'une telle complexion qu'il ne leur est pas possible de supporter les rigueurs d'un climat différent des leurs, et de s'accommoder, d'autre part, d'une alimentation étrangère. Souvent, ils meurent, et c'est, avec les frais d'inhumation qu'entraîne leur perte, une désorganisation du travail qui ajoute certaine perplexité aux perspectives déjà troublantes des dirigeants des exploitations coloniales.

En dépit de ces inconvénients, de marquantes personnalités prétendent qu'on peut cependant opérer un recrutement utile dans les divers pays que nous avons cités plus haut. Elles rappellent que l'Inde anglaise a fourni autrefois à nos vieilles possessions des travailleurs qui ont contribué en partie à leur développement économique.

Le fait est exact. Mais ils sont loin de nous, ces temps où nos colonies pouvaient compter sur la coopération des Hindous à une œuvre de production agricole, et, malgré les demandes réitérées formulées depuis quelques années par les gouvernements des Antilles françaises pour avoir de nouveaux émigrants, les Iles Britanniques leur ont toujours répondu par un « non possumus ». Nous sommes

dans une période de lutte douanière, de guerre de tarifs, qui est telle qu'il n'y a plus lieu d'espérer que ces Iles dont les colonies sont cependant surpeuplées veuillent de nouveau fournir des armes à leurs adversaires sur le terrain économique. Sur ce point, la Hollande et le Japon sont, peut-être, animés de meilleurs sentiments à notre égard. Cependant la première n'est point disposée à priver les Indes Néerlandaises de leurs travailleurs avec autant de facilité et en aussi grande quantité qu'autrefois. (9) Quant au gouvernement nippon, il consent bien à ce que les sujets de l'empire se dirigent librement vers les pays riches où le climat leur agréé et où ils peuvent s'enrichir dans le commerce et l'industrie, mais non dans les colonies africaines où ils ne trouvent aucun confort. Du reste, même dans les colonies réputées saines, ces sujets, soumis au travail forcé, ne se sentent pas à leur aise. Trois cents Japonais dirigés autrefois sur la Guadeloupe n'ont été d'aucune utilité ni pour cette colonie ni pour eux-mêmes. A cause de leur langage et de leur vie particulière, ils n'ont pu prendre contact que très difficilement avec les gens du pays, avec les femmes surtout. Les malades à qui les soins n'ont cependant pas manqué se sont plaints de ne pas avoir les leurs près d'eux et, l'âme abattue par la nostalgie, ils ont succombé pour la plupart. Quant aux survivants, ils ont brisé leur contrat et regagné, sans plus tarder, la rive natale.

On n'a pas été plus heureux avec les Chinois que le général Galliéni avait fait venir à Madagascar pour l'exécution d'importants travaux. La peste les a très vite emportés, et la colonie qui avait beaucoup compté sur eux pour le développement des cultures et l'amélioration de ses voies de communication a éprouvé une bien vive déception. On pense aujourd'hui à la main-d'œuvre polonaise. Serons-nous, avec elle, plus favorisés? Maintenant que notre monnaie est stabilisée, peut-être y aura-t-il quelque avantage à l'utiliser dans des climats tempérés comme ceux des hauts plateaux de Madagascar ou des plaines de la Nouvelle-Calédonie. Mais il faudra se garder de la diriger vers les régions moins salubres de l'Afrique équatoriale. Pour ces régions on ne pourra faire appel qu'aux habitants des colonies portugaises du Mozambique et de l'Angola, car ils

(9) Elle a toutefois autorisé le départ pour la Nouvelle Calédonie d'un certain contingent de travailleurs au début de 1929.

ont des qualités de résistance que ne possèdent point les européens des classes infortunées, encore inaptes à subir, sans inconvénient, les durs climats du continent africain.

Quant aux pays de l'Annam et du Tonkin, pourvus, dit-on, de bras très abondants, on ne peut songer à y recruter des éléments ouvriers pour nos possessions africaines. Si, au point de vue qui nous intéresse, ils doivent apporter leur concours à des territoires quelconques, c'est aux autres parties de l'Indochine, à la Cochinchine et au Cambodge, ainsi qu'aux îles du Pacifique, qui ont besoin d'un nombre important de travailleurs qu'ils doivent réserver leur appoint de main-d'œuvre.

Il n'est donc pas facile, comme on le voit, de se procurer au dehors tout le personnel dont on a besoin pour accomplir une œuvre d'ensemble de réfection économique. Du reste, en raison des difficultés que nous avons déjà signalées, l'immigration ne constitue qu'un pis-aller, comme moyen d'augmentation et de renouvellement de la population ouvrière. On peut l'envisager, pour combler les vides produits par les hécatombes inattendues et les épidémies meurtrières, et encore, y a-t-il lieu d'agir avec prudence, les éléments étrangers n'étant point eux-mêmes immunisés contre les courants épidémiques. Mais s'il est question de préparer, d'une façon méthodique, des équipes de travailleurs intelligents, sains et robustes, pour qu'on puisse compter sur des auxiliaires permanents, capables, sûrs et dévoués, c'est à d'autres moyens qu'on doit évidemment avoir recours.

Il ne faut pas se le dissimuler, ce but ne saurait être atteint, si l'on n'emploie des remèdes pour atteindre directement le mal de la dépopulation.

Remèdes. Augmentation et conservation de la main-d'œuvre par l'hygiène et les moyens thérapeutiques. — Nous avons vu que la mortalité infantile est considérable aux colonies. C'est par les soins à donner à l'enfance qu'il faut donc entreprendre l'œuvre d'amélioration et de préservation de la race humaine en ces contrées. Il faut par des moyens appropriés à leur genre d'éducation, déterminer les indigènes à observer les lois de l'hygiène; il faut les habituer à avoir des habitations séparées et les amener, à cette fin, à créer, autour d'eux, un peu d'aisance et à avoir l'amour de l'épargne et du bien-être.

D'autre part, il semble nécessaire de créer des œuvres de propagande pour faire l'éducation de la femme en couches, de la mère-nourrice, de telle sorte que, développant en elle l'instinct de la maternité, celle-ci puisse entourer l'enfant de soins hygiéniques particuliers.

Il faut supprimer l'abus, l'usage même de l'alcool, en empêchant le transit illicite qui se fait par les colonies anglaises et portugaises; il faut interdire les paiements qui s'effectuent par le moyen de ce produit continuellement frelaté, et appliquer, de la façon la plus rigoureuse, les mesures prohibitives prévues par le traité de Saint-Germain.

Nous devons le reconnaître, quelque chose a déjà été fait dans ce sens. Des œuvres charitables, telles que le Berceau africain, la Croix Rouge de Madagascar, se sont déjà préoccupées du sort de l'enfance. Des missionnaires, comme le Docteur Schweitzer cité plus haut, consacrent leur vie à l'étude et à la guérison des maladies tropicales. Des savants de l'Institut Pasteur, comme le Docteur Calmette, s'emploient à découvrir des sérums pour enrayer la propagation des maladies épidémiques. Le gouvernement encourage à son tour, les travaux, les initiatives des particuliers; il crée des instituts, des hôpitaux, des écoles de médecine, des laboratoires, des dispensaires, des ambulances et des sanatoriums.

Nous avons, à l'heure actuelle, des écoles de médecine à Hanoï, à Pondichéry, à Dakar, à Tananarive. Il est juste de dire que l'école de médecine indigène de Madagascar existe depuis longtemps, avant même la prise de l'île par la France.

Nous avons, avec un Institut de puériculture, un Institut Pasteur à Saïgon. La Cochinchine est aussi pourvue d'un Institut prophylactique et le Tonkin d'un Institut de radiumthérapie. Il y a aussi un Institut Pasteur à Madagascar, un autre à Brazzaville, dans l'Afrique équatoriale. Dans l'Afrique occidentale française, le service sanitaire donne déjà des résultats appréciables, surtout depuis qu'en 1927, la dernière épidémie de fièvre jaune du Sénégal a déterminé les Pouvoirs publics à prendre les mesures les plus sérieuses. Le service d'hygiène et de prophylaxie est assez bien organisé et le service de bactériologie qui est installé à Dakar fonctionne dans d'excellentes conditions.

Cependant, on peut dire qu'en raison de l'étendue de la population coloniale et des superficies sur lesquelles elle est répandue, ce qui a été fait est peu de chose auprès de ce qui reste encore à faire. Et même, pour certaines régions, on peut dire que tout est pour ainsi dire à créer.

Cette opinion était en 1926 celle de M. Archimbaud qui, dans son rapport du budget des colonies pour l'exercice 1927, disait, au sujet de Madagascar: « Malgré les efforts remarquables déjà réalisés, tous les services économiques et sociaux sont encore dans les limbes. Qu'il s'agisse de l'assistance médicale, de l'enseignement, de l'agriculture ou de l'élevage, la tâche à accomplir dépasse d'une mesure incalculable celle qui est déjà réalisée. Il est donc certain que les budgets à venir devront consacrer à ces services des dotations toujours croissantes ». Ce n'est pas à Madagascar seulement que les pouvoirs compétents auront à faire un effort dans le même sens. Dans le Soudan, le Haut-Niger, la Sénégambie et la Haute-Volta, l'assistance médicale mérite d'être sérieusement organisée. Dans l'Afrique équatoriale française où la trypanosomiase, l'alcoolisme et les ulcères phadégéniques font des ravages, la situation doit retenir, d'une façon toute particulière, l'attention des Pouvoirs publics et du monde médical officiel. Dans cette partie de notre domaine extérieur, il y a des populations qui sont, au point de vue thérapeutique, presque entièrement abandonnées. Il faut quelquefois franchir une quarantaine ou une cinquantaine de kilomètres, de lieues même, avant de pouvoir trouver soit un médecin, soit un chirurgien et un hôpital pour se faire examiner et soigner. Quand le malade parvient à mettre la main sur l'homme de l'art, il n'est pas encore sûr d'avoir franchi la dernière étape de son calvaire, car l'établissement où on l'hospitalise n'est pas toujours pourvu du matériel et des médicaments indispensables pour les soins que nécessite son état.

Il y a lieu toutefois de signaler que, dans cette partie du continent noir dont nous parlons, on a créé, en 1928, un service de trypanosomiase. Quelque chose avait été déjà fait du reste en ce sens, en 1927. Cette réforme s'imposait. L'institution sera, assurément, d'une très grande utilité pour les habitants de notre Afrique équatoriale.

Si nous dirigeons maintenant nos regards vers d'autres contrées, nous verrons qu'un effort sérieux est aussi à accomplir pour y intro-

duire des éléments de sauvegarde contre les fléaux qui les menacent. Dans certaines parties de la Guyane où la lèpre sévit encore, il est nécessaire que la science réagisse énergiquement contre le mal. Dans nos colonies du Pacifique et de l'Océanie, il y a la même lutte à mener contre le paludisme, l'alcoolisme, la syphilis, la lèpre, et d'autres maladies tout aussi graves.

On lit parfois dans certains rapports officiels et certains organes de la grande presse que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes coloniaux. Mais la réalité apparaît parfois tout autre à celui qui s'applique à déterminer, d'après des témoignages irrécusables, les lacunes de notre œuvre de colonisation.

Cette œuvre est donc à parfaire. Et, pour obtenir les résultats désirés, il faut faire des études, des observations sur place, multiplier les écoles de médecine, les sanatoriums, les hôpitaux, les laboratoires, les dispensaires, les dépôts-infirmerie, approvisionner ces établissements de tout le matériel nécessaire, alimenter convenablement la race indigène, la fortifier moralement et physiquement, de façon à lui permettre de lutter victorieusement contre les maux qui l'assaillent.

Pour la revivifier, comme il convient, il faut en même temps, transformer le milieu où elle évolue. Donc deux tâches à accomplir simultanément : refaire l'homme et refaire la nature.

Il y a une relation très étroite entre la capacité productive de l'être et l'importance du milieu physique et social où s'exerce son activité. L'énergie créatrice de l'individu est d'autant plus grande que les conditions d'existence sont pour lui meilleures. L'homme crée des valeurs d'autant plus considérables que son organisme est plus sain, ses facultés naturelles sont d'autant plus puissantes que les améliorations apportées à l'état des choses qui l'entourent et influent sur sa personnalité sont réelles et importantes : « Le paludisme ne disparaît, comme il a fait en France, dit le professeur E. Marchoux, que par la mise en valeur du pays. La culture diminue les gîtes à larve en utilisant de préférence des fonds humides, elle exige l'aide des animaux que les anophèles, agents de transport des germes, recherchent de préférence à l'homme. L'habitation, le vêtement et la valeur alimentaire de la nourriture se modifient à mesure que le bien-être

augmente et le bien-être, en accroissant la résistance des individus, les protège contre l'infection » (10).

La même constatation est faite par une délégation du groupe viticole de France qui s'est rendue, en 1923, en Algérie pour étudier la nature des cultures auxquelles s'adonnaient les habitants des colonies: « L'assainissement du pays par le développement de la culture a enfin amélioré la santé de la race indigène en mettant progressivement fin aux épidémies qui la diminuent » (11).

Elle aurait pu ajouter que l'influence dont elle parle est réciproque, parce qu'il a été constaté que depuis la fin des épidémies et la reviviscence de la race, le développement économique de la colonie s'est poursuivi d'une façon beaucoup plus rapide.

Nous avons indiqué de quelle utilité peuvent être, pour la masse indigène, les applications de l'art médical et, pour la France, l'activité des peuples valides qui suivent, sous sa loi, une commune destinée. La santé physique est donc le premier des biens dont la jouissance doit être assurée aux populations coloniales. Mais il ne suffit pas de la leur procurer, il faut encore s'appliquer à la leur conserver, à la rendre toujours de plus en plus forte. Comment y parvenir si ce n'est, à part les moyens thérapeutiques ordinairement employés, par une bonne et saine nourriture?

Nous avons déjà dit que l'alimentation des indigènes est défectueuse. Dans les colonies où on les emploie à la coupe des bois, ils ne peuvent plus se livrer à la culture vivrière, car on les embauche par centaines sur permis délivrés par les autorités locales. Pour accomplir un travail souvent pénible, ils s'éloignent quelquefois de vingt, trente ou quarante lieues de leurs villages; ils se traînent parfois dans les marécages où la malaria les saisit et le virus de la tsé-tsé les empoisonne. Un peu de riz et de conserves, voilà leur seule nourriture. Heureux encore si la famine ne vient point achever leur existence, car les denrées qu'on leur procure n'arrivent pas régulièrement! Au Gabon, on est, des fois, obligé d'en faire venir du Cameroun, et, en raison des difficultés de communication et de transport, il se passe bien des jours, quelquefois des semaines, avant que les

(10) L'Europe nouvelle du 1er mai 1926, p. 593.

(11) Impression des projets de loi. Chambre des Députés. No 6.375 p. 7, année 1923.

marchandises attendues arrivent à destination. Durant ce temps, l'exploitant, s'il est inhumain, les frappe pour les contraindre au travail. Et c'est ainsi que nombre d'entre eux tombent, accablés par la souffrance et par la misère, quand ils ne se révoltent pas pour se soustraire à ses cruautés.

Comment prévenir leurs détresses? Comment apporter un soulagement aux peines qu'ils endurent? Pas de cautionnement, en principe, et, bien des fois, pas de surveillance administrative, de contrôle effectif, de réglementation précise! Pas de médecins ni d'ambulances, ni de dépôts-infirmières, en certaines régions, à moins de 100 ou 200 kilomètres de la concession!

Ajoutez à cela, en beaucoup d'endroits, le portage, moyen de transport déprimant, tout-à-fait primitif, qui constitue un véritable gaspillage de main-d'œuvre, le pousse-pousse, pratique venue de l'Annam, fort usitée chez les Malgaches, et l'on aura une idée du sort qui est fait aux parias de ces pays.

L'emploi du pousse-pousse est, certes, une coutume abominable! Il faut savoir en quoi il consiste: A l'avant d'un cabriolet sont attelés deux hommes, à l'arrière, deux autres, les uns tirent et les autres poussent, sous la cravache ou la canne du seigneur qui se plaît à se faire ainsi véhiculer dans un pays où existent cependant des bêtes de trait. Serait-ce parce que ces bêtes refusent de l'accomplir qu'on fait exécuter par l'être humain pareille besogne?

La France doit, certes, respecter la manière de voir et les usages des tribus indigènes, mais quand cette façon de voir et ces usages ne froissent pas ce sentiment parfaitement légitime qu'est le respect humain, et ne choquent pas, en outre, les principes supérieurs de la raison. Il y a encore des choses qu'elle tolère et qui sont véritablement indignes d'elle. Il est temps qu'elle améliore les voies navigables, crée partout des chemins de fer et des routes voiturbables pour substituer à ces procédés d'un autre âge les saines pratiques de la civilisation. Quand elle aura affranchi de tous ces modes de travail servile des hommes dont l'effort est aujourd'hui perdu pour l'agriculture et pour l'industrie, elle aura facilité le recrutement d'une main-d'œuvre utile pour le travail libre de la production.

Il importe aussi qu'elle fixe, dans des textes précis, les obligations des sociétés concessionnaires envers les travailleurs indigènes. Qu'un

certain nombre de ces derniers soit obligatoirement préposé à la culture vivrière, qu'il soit toujours prescrit que, dans des dépôts placés près des chantiers et des ateliers, il y ait des réserves de produits alimentaires pour un temps déterminé, que les entrepreneurs, qui pourront se syndiquer au besoin, aient aussi des médecins qui soignent leur personnel, des dépôts-infirmières où les malades et les blessés pourront trouver les remèdes prescrits, qu'enfin l'Administration ait à son service un corps d'inspecteurs du travail qui fassent des tournées périodiques pour la renseigner exactement sur l'observation des règlements édictés par elle, et l'on ne verra plus se raréfier comme à l'heure présente, une main-d'œuvre qui finira par disparaître, si l'on persiste à suivre les anciens errements.

Perfectionnement de la main d'œuvre par l'instruction et l'éducation. — Il ne suffira, certes, pas qu'on procure aux travailleurs la santé physique et qu'on applique toutes les mesures qui leur permettront de la conserver pour qu'on obtienne d'eux le maximum d'effort susceptible d'accroître les richesses sociales; il faudra aussi qu'on leur procure la santé morale et qu'on les rende aptes à tirer le plus de parti possible de leurs facultés intellectuelles.

Quel est en somme le vrai but, l'objet du désir de l'homme? Les moralistes déclarent que la fin de l'être est le bonheur. Si cela est exact, et on ne peut nier qu'il le soit, le bonheur, pour être complet, doit, à notre sens, embrasser aussi bien les joies morales que les joies matérielles. Mais pour parvenir à le posséder dans sa plénitude, quel principe appliquer dans les rapports à établir entre les peuples colonisateurs et les peuples colonisés?

Un peuple colonisateur, nous l'avons vu, est une nation qui doit accorder sa sollicitude aux groupements placés sous sa loi, accomplir, en plein accord avec eux, une œuvre d'étroite collaboration pour permettre à tous de réaliser leur destinée. Mais y a-t-il une destinée plus belle que celle qui consiste dans la pleine jouissance des biens tant spirituels que matériels? Et des biens spirituels, le meilleur et le plus noble, nous dirons même le plus utile, n'est-ce pas la possession complète de la vérité, possession qui implique la culture la plus saine et la plus haute de l'esprit humain?

On parle de l'incompréhension totale d'une race par une autre race, à cause des différences que présentent leurs mœurs et leurs

mentalités. Il n'y a en réalité, dans cette croyance, qu'une vue de théoriciens de la part de ceux qui prennent des divergences passagères pour des irréductibilités spécifiques. S'il y a des différences profondes entre les races comme entre les peuples, du reste, il y a aussi entre elles, il est bon quelquefois de se le rappeler, un fonds commun d'aspirations, une aptitude originelle à saisir, d'une façon plus ou moins vive, plus ou moins complète, les vraies réalités et les beautés sereines de la vie.

L'intelligence n'est l'apanage d'aucune race, ni d'aucun peuple. Le soleil de la vérité luit sur toute la nature. Partout où elle est semée, l'idée murit et prend de plus en plus conscience d'elle-même, de même le grain jeté sur le sillon se développe sans cesse et s'épanouit. C'est, il ne faut pas l'oublier, de la copénétration des idées que naît le progrès. Quand deux sociétés se trouvent en présence, il faut que la plus avancée dans la voie de la civilisation cherche à perfectionner le cadre dans lequel l'autre évolue, pour essayer de débarrasser cette dernière de son faux savoir, de ses préjugés, de ses superstitions; il faut qu'elle fasse pour celle qui est soumise à ses lois et veut bien suivre son enseignement, ce que son ancienne éducatrice a, autrefois, fait pour elle. C'est pourquoi nous disons que le devoir de la France est de conduire à la pleine lumière de la pensée ceux dont elle a pris à tâche de diriger les destinées. Il y va, du reste, de son intérêt d'agir envers eux comme envers elle-même. Il faut qu'elle leur fasse connaître la beauté de sa science et de ses méthodes, si elle tient à utiliser, en tout son développement, leur puissance d'activité, et à créer les affinités intellectuelles qui doivent établir entre eux un lien d'indéfectible affection.

Mais, pour les initier ainsi à la vie consciente de la nation, pour leur faire comprendre la grandeur de son idéal et leur inculquer les principes de son génie créateur, il est indispensable qu'elle leur donne la culture générale qui, seule, peut rendre leur esprit sensible aux délicatesses de la pensée.

Beaucoup de personnes prétendent cependant qu'à vouloir perfectionner leur intelligence et à les affubler d'un trop grand savoir, on court le risque de faire d'eux des vaniteux, des déclassés, peut-être même des révoltés, et, pour atteindre le but poursuivi par la nation, il suffit, disent-elles, de leur enseigner un métier, une profession.

Sans doute, l'instruction professionnelle doit être placée au premier rang des préoccupations des Pouvoirs publics, mais rien n'empêche qu'un enseignement d'ordre général soit donné aux indigènes qui ont déjà quelque peu évolué. Certes, nous ne demandons point qu'on s'applique à faire d'eux des grammairiens, des philosophes, ni même des physiciens et des naturalistes, mais nous pensons qu'on peut leur donner, dans la mesure où la chose est possible, l'instruction élémentaire qui permet d'avoir des notions sur les choses les plus utiles de la vie, et, d'autre part, nous ne voyons aucun inconvénient à ce que, comme dans la métropole, les sujets d'élite parcourent, pour parachever leurs connaissances, le cycle entier de nos programmes d'enseignement.

En ce qui concerne l'élite précisément, on craint que, pénétrée de l'esprit dit nationaliste, elle ne pousse la masse à la révolte. Il est certain que si, par des procédés abusifs, des actes d'iniquité ou de partialité évidente ou encore par la manifestation de préjugés absurdes et l'imposition d'un régime d'administration défectueux et incohérent, on choque leurs instincts, blesse leur amour-propre et porte atteinte à leurs intérêts, les indigènes cultivés ne manqueront pas d'inciter leurs frères de race à l'insubordination, mais si l'on suit à leur égard une politique faite de justice, de sagesse et de bienveillance, si, d'autre part, on applique une méthode d'éducation parfaite qui leur inspire en même temps que l'amour de la France, une admiration pleine et entière pour ses belles institutions, il n'est pas douteux qu'ils ne deviennent eux-mêmes les fidèles serviteurs de la nation.

Le système serait illogique qui consisterait, d'une part, à éveiller ou à développer en leur âme le sentiment de la vraie justice par une saine et vaste culture et, d'autre part, à froisser ce même sentiment par des actes qui, en déterminant la réprobation, légitimeraient la révolte. C'est parce que la France n'a pas eu cette double attitude contradictoire dans une partie de son domaine d'outre-mer qu'elle s'est assuré la collaboration loyale de certains peuples soumis à sa puissance. Mais dans les contrées où ses lois n'établiront pas la justice, où ses traditions de générosité et de bonté ne sont pas ou ne seront pas suivies par certains de ses administrateurs, il y a lieu de

craindre que les abus et les exactions ne suscitent des ferments de trouble dans le cœur des indigènes.

Il y a donc pour elle un intérêt primordial à développer, dans le sens que nous indiquons et, le plus possible, l'instruction dans son empire d'outre-mer.

Les colonies, nous l'avons reconnu, ont besoin d'ouvriers manuels, mais elles ont un égal besoin d'ouvriers intellectuels. Ce n'est pas, du reste, une main-d'œuvre amorphe, inerte, inintelligente qu'il leur faut, mais une force ouvrière active, habile, éclairée. Les capacités techniques, il ne faut pas l'oublier, sont en rapport étroit avec la culture générale. Les bras ont d'autant plus de valeur que le cerveau est plus riche d'idées. Plus un individu est cultivé, plus il a une saine compréhension de la tâche qui lui incombe dans la société, et, d'autre part, de l'art qu'il exerce et de ses possibilités d'application. On obtiendra de lui un rendement matériel d'autant plus grand, et, en même temps, on créera en son être des besoins d'autant plus larges et plus purs à satisfaire, qu'on aura pris soin de décupler son énergie et d'ennoblir ses aspirations par le développement de ses facultés morales et intellectuelles.

On peut former l'indigène ainsi que nous venons de l'indiquer. Ainsi formé, il verra dans notre France, non point une marâtre, mais une vraie mère et, si des appels venus du dehors l'incitent à se détacher d'elle, il comprendra combien sont funestes, dangereux, ces appels, et répondra, quand on lui parlera d'émancipation, qu'il n'y a qu'une double libération à poursuivre, celle de l'esprit et celle du cœur. Quand, grâce à la culture qui lui aura été donnée, il parviendra à admirer la beauté de l'âme française, il comprendra que c'est le génie de la France seul qui peut lui apporter cette libération, et, aux jours de patient labeur, aux jours d'épreuve surtout, il constituera pour sa mère adoptive une force morale et matérielle que celle-ci pourra utiliser et qui la dispensera de faire appel au concours de l'étranger. L'avantage ainsi obtenu ne sera pas à dédaigner, car l'appui du dehors est parfois douteux, et, quand il est sûr, il impose des sacrifices considérables à la dignité ou à l'amour-propre de la nation.

Ce que nous disons du salarié, il faut le dire aussi du planteur indigène lui-même qui exerce son activité avec d'autant plus de clairvoyance et d'habileté que son intelligence est plus cultivée.

« Il ne faut pas oublier, dit M. Blanchard de la Brosse, gouverneur de la Cochinchine, que ce sont les gens les plus instruits qui ont le mieux compris les avantages du Crédit agricole. Ils ont, les premiers, adhéré aux statuts des sociétés créées. C'est à leur exemple que les campagnards craintifs et ignorants sont venus à ces institutions et en ont essayé le fonctionnement. Aussi le nombre de prêts de petite importance n'a cessé de croître » (12).

On ne saurait croire qu'il y a des individus qui se sont bien souvent posé la question de savoir si le primitif noir, jaune ou rouge est capable d'un réel perfectionnement. Nous y avons déjà répondu de la façon la plus affirmative. Cependant, des auteurs contredisant notre opinion, il est nécessaire que nous nous appuyions sur les faits eux-mêmes pour justifier notre assertion.

Pour M. Jules Harmand et ses disciples, penseurs originaux et distingués, mais entièrement nourris des conceptions du passé, l'indigène est un être définitivement borné. Mais des écrivains d'un esprit plus large pensent autrement. M. Emile Larcher, professeur à l'Université d'Alger, s'émerveillant de la faculté d'assimilation des Kabyles et des Berbères déclare : « Si l'on considère ce qu'étaient, il y a seulement un siècle, les paysans de certaines parties de la France, les Bas-Bretons, les Auvergnats et les Corses, on se prend à penser qu'au train où les Kabyles évoluent, il ne faudra peut-être pas plus de quelques décades pour que la Kabylie mérite d'avoir sa place parmi les provinces françaises.

Quant aux Berbères, il n'est pas douteux que les Mozabites adoptent avec une surprenante rapidité nos institutions commerciales et les Chaouias auraient marché aussi vite que les Kabyles si l'Administration n'avait maladroitement arabisé l'Aurès » (13).

M. Louis Proust, député d'Indre-et-Loire, qui a effectué plusieurs voyages en Afrique, communique au public les résultats de ses observations, dans un numéro du « Radical » d'octobre 1926 : « Dans presque toutes nos colonies, dit-il, l'indigène est parfaitement éduicable. L'expérience en a été faite spécialement dans l'industrie des chemins de fer, où le personnel d'exploitation, depuis les méca-

(12) Discours prononcé au Conseil Colonial de la Cochinchine en août 1927.

(13) Traité élémentaire de législation algérienne, 3-e édition, p. 82 et 83.

niciens jusqu'aux chefs de gare est presque exclusivement indigène, et aussi dans certaines formations sanitaires où les infirmiers indigènes sont, pour le médecin, de précieux auxiliaires. Il ne s'agit que d'intensifier cette expérience, ou mieux encore de la transformer en organisation méthodique ainsi qu'il a été fait en Indochine, d'une part, en élaborant un statut des fonctionnaires subalternes de l'administration coloniale qui permette de substituer progressivement, dans le cadre, un personnel indigène au personnel européen, d'autre part, en créant et en multipliant les écoles professionnelles où se formeront sur place les sujets aptes à devenir ouvriers d'art, surveillants, chefs d'atelier, contremaîtres ».

Si nous voulons maintenant savoir ce qu'il faut penser des Peaux Rouges d'Amérique, bien que la France ne les ait plus sous sa protection, nous trouverons des renseignements chez beaucoup d'auteurs. Mais nous croyons devoir citer seulement M. Forbin qui parle ainsi : « La légende qui voulait que les autochtones de l'Amérique du Nord fussent irrémédiablement réfractaires au progrès a reçu au Canada son coup de grâce » (14). Et dans un rapport qu'il analyse cet écrivain, on relève le passage suivant : « Les Indiens cultivent leurs terres beaucoup mieux qu'auparavant et la majorité d'entre eux font d'aussi bon travail que celui des premiers blancs » (15).

D'autres passages sont à citer : « Le département des affaires indiennes s'efforce par tous les moyens de développer le goût de l'agriculture chez ses pupilles. Les écoles sont entourées de jardins où les élèves suivent des cours de jardinage. Sur plusieurs réserves, il est amusant de constater que les rivalités qui se réglaient jadis entre bandes à coup de tomawack sont remplacées par ces pacifiques tournois où le soc de la charrue est la seule arme admise. » Et encore : « Ils érigent de meilleures étables pour abriter leurs bestiaux et nous avons moins de difficultés à les inciter à les nourrir mieux que par le passé. Ils possèdent quelques-uns des plus beaux animaux des trois provinces » (16).

« Seuls les Peaux-Rouges des régions écartées qui vivent exclusivement de la chasse aux fourrures continuent à s'abriter sous les

(14) La Nature. Revue du 19 février 1927, p. 146.

(15) Ibid., p. 146.

(16) La nature. Revue du 19 février 1927, p. 146.

tentes. Partout ailleurs on enregistre de remarquables progrès. La vieille hutte en billots est rapidement remplacée par des demeures en charpente, avec intérieur en enduits. La plupart des maisons indiennes peuvent être comparées, maintenant, à celles des fermiers prospères de race blanche » (17).

Nous pourrions en ce qui touche les Jaunes d'Asie, faire les mêmes constatations. Mais déjà les ouvrages qu'ils ont exposés dans les grandes foires internationales ont fixé l'opinion sur leurs dispositions natives et leurs capacités naturelles. Les plus avancés sont fiers de leurs anciennes civilisations, et, par les travaux qu'ils accomplissent, les moins évolués prouvent qu'ils sont doués d'une grande faculté d'assimilation.

Mais revenons aux indigènes d'Afrique dont la France doit s'occuper plus particulièrement, parce que c'est sur le continent noir qu'elle possède le plus vaste territoire et a la tâche la plus délicate à accomplir. Avec M. Proust, nous pensons que l'instruction professionnelle doit, en ce qui les concerne, donner des résultats positifs. Et quant aux aptitudes que peut leur faire acquérir une instruction d'ordre plus général, aux avantages qu'une telle instruction est de nature à leur procurer, tant au point de vue professionnel qu'à tous les autres points de vue, nous sommes aussi très optimistes. Nous avons rapporté l'opinion émise à ce sujet par M. Larcher, touchant les Kabyles et les Berbères. Voyons maintenant ce qu'a pensé M. Delafosse, en son vivant, professeur à l'Ecole des sciences orientales, en ce qui concerne les habitants de l'Afrique occidentale. Parlant des noirs, il s'est exprimé ainsi : « En dépit de la situation nettement défavorable qui leur a été faite, malgré eux, bien qu'abandonnés à leurs propres ressources ou gênés dans leur évolution normale par des obstacles d'origine extérieure, les noirs ont trouvé le moyen de progresser et de montrer que, sans l'aide d'autrui, ils étaient capables de se perfectionner. N'ont-ils pas, tout comme les autres races, inventé l'art de faire du feu et de l'utiliser à la cuisson des aliments et à la fabrication du fer ? N'ont-ils pas forcé leur sol à produire des céréales ? N'ont-ils pas domestiqué des animaux ? N'ont-ils pas réussi à tisser le coton, à extraire le fer du minerai, à le forger, à sculpter la pierre, l'ivoire et le bois, à fabriquer des bijoux d'or et

(17) Ibid., p. 147.

des objets de bronze qui témoignent d'une technique très sûre et d'une indéniable habileté?

Ii en est, du reste, des autres domaines comme du domaine agricole et industriel. Sont-ce d'irréremédiables barbares, ces noirs qui ont su créer et faire fonctionner des organismes politiques véritables, comme cet empire de Ghana qui, aux X^e et XI^e siècles de notre ère, d'après le témoignage de voyageurs et géographes arabes de l'époque, étendait sa suzeraineté jusque sur les tribus berbères du Sahara occidental et monopolisait le commerce du Soudan avec le Maghreb? Comme cet empire de Mali, dont Ibn Batouta constata, au XVI^e siècle, la puissance et la solide administration, et dont le souverain, de sa résidence lointaine de Niani, sur l'un des affluents du Haut-Niger traitait d'égal à égal avec les sultans du Maroc et les rois de Portugal?... Comme cet empire de Songoi dont nous connaissons plus en détail la gloire extérieure et l'organisation intérieure et qui favorisa le merveilleux développement intellectuel et commercial de Tombouctou et de Dienné au XVI^e siècle? Comme ces étonnants empires du Mossi, dont le fonctionnement à la fois complexe et rigide, instauré vers le XII^e siècle, s'est maintenu jusqu'à l'heure actuelle, irrécusable témoin des possibilités de la race noire en matière d'institutions politiques?

Sont-ce des sauvages réfractaires à tout progrès, ces noirs qui ont su faire jaillir, de leur propre inspiration, cet art dont les bronzes du Bénin, aujourd'hui fameux, constituent l'une des plus étonnantes manifestations de l'esprit, qui ont, au moins dans deux régions de leur habitat, chez les Vaï de la côte occidentale et chez les Bamôm du Cameroun, inventé de toutes pièces, des systèmes originaux d'écriture, à l'instar des peuples que nous considérons comme les pères lointains des civilisations les plus avancées?

Voilà des faits devant lesquels ne peut tenir aucun raisonnement, aucune théorie abstraite tendant à établir l'imperfectibilité raciale des nègres, puisque ces faits démontrent que ceux-ci, en plusieurs régions et dans plusieurs domaines ont pu, livrés à leurs seuls moyens, se hausser à un niveau comparable à celui auquel étaient parvenus, aux mêmes époques, des peuples de race blanche considérés comme les mieux doués et ayant eu, eux, l'immense avantage de se trouver en contact avec des civilisations déjà anciennes ». (18)

(18) L'Europe Nouvelle. Revue du 1-er mai 1926, p. 590.

D'autres remarques du même auteur ne sont pas moins significatives : « Il arriva que dans les caravanes se glissèrent quelques musulmans éclairés, quelques savants désireux de communiquer leurs lumières à des ignorants de bonne volonté. Et l'on vit alors des nègres du Soudan se presser autour de ces savants, recueillir avec avidité leurs enseignements, devenir, à leur tour des lettrés et même des maîtres, faire de Tombouctou une sorte de centre universitaire et de foyer intellectuel, attirer à leurs leçons des étudiants de race blanche venus du Maghreb ou du Sahara, comparer en arabe des ouvrages de théologie, d'exégèse, d'histoire, dont plusieurs sont parvenus jusqu'à nous et ont été jugés, par des orientalistes de valeur, dignes d'occuper une place honorable dans la littérature de langue arabe. Ce mouvement dont les débuts semblent devoir se placer vers le XVI^e et le XV^e siècle, a subi des vicissitudes du fait de circonstances diverses, pour la plupart d'origine extérieure, mais il ne s'est point interrompu, et, de nos jours, le nombre de musulmans noirs lettrés est beaucoup plus considérable qu'on ne le suppose généralement. Je pourrais citer les noms de plusieurs nègres du Sénégal dont les œuvres en arabe, les unes manuscrites, les autres imprimées, témoignent d'un véritable talent dans la forme, comme de connaissances réelles dans le fond. Dernièrement encore, je recevais d'un « marabout » de Matam, appelé Moussa Kamara, une sorte de volumineuse histoire des peuples noirs de la zone soudanaise dont j'ai entrepris la traduction et dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle prouve, de la part de son auteur, une surprenante érudition.

Or, pour apprendre l'arabe, pour s'assimiler cette langue si riche et si différente à tous égards de leurs parlers maternels, ces lettrés noirs du Soudan n'ont eu à leur disposition que des ouvrages rédigés en Arabe. Ils se sont donc trouvés dans un état très net d'infériorité, vis-à-vis des Européens qui, pour étudier cette même langue, ont à leur disposition des grammaires et des dictionnaires rédigés dans leur propre idiome et des textes accompagnés de traductions. Le résultat auquel ils sont arrivés, en dépit de cet obstacle dont on ne saurait trop mesurer l'importance est tout en faveur de leurs capacités intellectuelles et de leurs facultés de travail » (19).

(19) L'Europe nouvelle, p. 590.

Ces citations paraîtront longues assurément, mais nous avons pensé qu'elles étaient nécessaires parce qu'elles illustrent grandement la thèse que nous soutenons, à savoir que l'homme, à quelque race qu'il appartienne et sous quelque latitude qu'il soit, est indéfiniment perfectible. Il faut qu'on ait ferme en soi, cette croyance pour qu'on puisse se décider à faire l'effort que nécessite l'accomplissement d'une œuvre de fraternité qui soit l'acte réalisateur d'une humanité toujours plus saine et d'une civilisation de plus en plus belle. Quand des hommes comme M. Delafosse et, avec lui, d'autres penseurs ont cru devoir parler de la façon que nous venons d'indiquer, en s'appuyant sur les données de la science et de l'histoire, on ne peut plus douter des étonnants progrès déjà réalisés par la race noire, et, par conséquent, de la perfectibilité de cette dernière. Il est évident que si l'on compare l'indigène encore fruste des régions abruptes du Gabon et du Congo à l'Européen très évolué des temps modernes, on ne pourra s'empêcher de reconnaître qu'un immense fossé les sépare. Mais si c'est un fait exact de constater qu'un tel fossé existe, c'en est un autre d'affirmer qu'il n'est pas impossible au temps de le combler.

Pour bien juger, il faut pouvoir détacher parfois ses regards des heures présentes pour les reporter, en pleine lumière, vers le passé. Quand, faisant à rebours le chemin parcouru par l'histoire, on s'arrête aux origines les plus lointaines de la France moderne, on est étonné de voir ce qu'étaient, quant aux mœurs et aux traditions, les premiers habitants de la Gaule celtique. Lorsque l'on sait que les Celtes vivaient, couverts de peaux, dans les cavernes, qu'ils sacrifiaient constamment aux dieux par des hécatombes humaines, et lorsque, d'autre part, on constate ce que sont les Français policés d'aujourd'hui, on ne peut ne pas reconnaître qu'il existe entre eux une distance si démesurément grande qu'elle peut paraître infranchissable à des gens qui ne sont point instruits par l'expérience des siècles. Cette distance a été franchie cependant.

Pour transformer complètement les premiers habitants de la Gaule et leurs descendants, il a fallu que l'esprit de Rome et d'Athènes luttât pendant des siècles contre celui de la barbarie, il a fallu que le christianisme se substituât, à son tour, au paganisme par la force de son idéal, et que, dans la suite, au sein même de la

religion nouvelle, s'opposât aux traditions d'autorité le culte du libre examen, pour que du monde ainsi formé de tant de tendances diverses sortît un monde nouveau qui devait aller à la vérité par la science, au bien et à la vertu par le cœur, enfin à la beauté par les institutions de la pure raison et les délicates impressions de la sensibilité.

Homère, Platon, Aristote, Virgile, Sénèque, Marc-Aurèle, les Premiers Pères, Luther et Calvin, pour ne parler que de ceux-là, ont successivement exercé leur influence sur l'esprit humain. Mais pour marquer les cerveaux de leur empreinte, il a fallu de longs et patients efforts. Avant que leur action constituât le point de départ d'une longue et nouvelle évolution, que de réflexions! que de travail! Et, à travers, parfois, des mouvements de recul et de régression, que de luttes contre l'esprit même et contre la matière.

Il y avait alors des difficultés sans nombre que, seule, pouvait quelquefois vaincre une énergie surhumaine. Aujourd'hui, nous sommes mieux armés pour la croisade à entreprendre contre l'erreur et les préjugés. L'effort que la pensée a accompli sur le territoire de la France continentale, elle peut le renouveler, le réaliser sur d'autres territoires avec d'autant plus de facilité, et en un temps d'autant plus court que l'horizon de la science s'est élargi. Elle peut le faire d'autant plus que les méthodes d'éducation se sont simplifiées et rajeunies, que les peuples, aujourd'hui, se rapprochent, grâce à la multiplication des voies de communication, à la rapidité des moyens de transport, à la suppression même des espaces, grâce aussi aux idées de paix, de justice et de fraternité, qui sont déjà grandement développées dans la conscience de l'humanité.

C'est parce que les procédés d'enseignement sont aujourd'hui plus perfectionnés que les nations colonisatrices obtiennent les résultats déjà constatés; c'est parce que la technique des sciences est aujourd'hui plus certaine que, sans parler des esprits de haute culture, dont l'histoire indigène fournit d'assez nombreux exemples, les colonies françaises possèdent déjà une quantité appréciable d'ouvriers dans les ports, d'artisans dans les villes et bourgs, d'infirmiers et d'aides-médecins dans les hôpitaux, de commis et d'employés dans les services publics et privés.

Ainsi, l'instruction, dans tous les domaines, prépare les individus à la pratique d'une vie plus large, plus active et plus noble. De même

que, par l'observance des lois de l'hygiène et le développement de l'assistance médicale, on pourra régénérer le monde du travail, de même par l'élargissement de la pensée, on parviendra à arracher à leur indolence des masses aujourd'hui ignorantes et désœuvrées. Avec un enseignement technique et professionnel, on aura des hommes de métier qui exerceront avec goût leur profession et rompront avec la routine pour appliquer dans le domaine des choses matérielles les principes rationnels de la science. Par l'enseignement théorique, on leur inculquera les notions générales qui leur permettront d'avoir, avec une haute et juste idée de la personnalité humaine, le sentiment de leurs droits, de leurs devoirs et de leurs responsabilités. Et, ce qu'on ne peut obtenir de l'ignorant, on l'obtiendra d'un cerveau ouvert, d'une volonté consciente. On aura, de la sorte, un travail productif parce qu'il sera accompli d'une façon intelligente, méthodique et ordonnée. C'est en développant ainsi les aptitudes qu'on pourra former l'élite des indigènes appelés à collaborer avec nos pionniers à l'œuvre de la colonisation et constituer une main-d'œuvre utile et abondante, capable d'aider à l'accomplissement des grands travaux dont la nécessité se fait de plus en plus sentir aux colonies.

Ce sont ces travaux qu'il nous faut maintenant indiquer pour montrer en quel sens doit être dirigé l'effort à employer dans nos possessions.

CHAPITRE III

CRÉATION OU AMÉLIORATION DES VOIES ET MOYENS DE COMMUNICATION TANT SUR TERRE QUE SUR MER ET DANS L'AIR :
VOIES FERRÉES. — PORTS ET RADES. — FLOTTE MARCHANDE.
— RADIOTÉLÉGRAPHIE. — AVIATION.

Voies ferrées. — Nous avons dit que la terre, les capitaux et la main-d'œuvre étaient les trois éléments qu'il fallait utiliser pour obtenir une augmentation de la production. Nous les supposons acquis et nous supposons les denrées produites en abondance, que convient-il de faire dans la suite ?

Les produits obtenus, il faut les transporter de leurs lieux d'exploitation aux différents points où doivent s'opérer les chargements à destination de la France ou de l'étranger. Ces transports, à leur tour, nécessitent la création, la réfection de routes aussi bien que la construction de chemins de fer, de canaux, de ponts, d'aqueducs et l'accomplissement d'autres travaux.

Ce qui nous paraît d'une utilité primordiale, c'est naturellement, l'établissement de voies ferrées qui facilitent le transport aussi bien des denrées que des travailleurs qu'on ne peut toujours recruter sur place.

Certes, nos colonies ne sont pas restées sur ce point, toutes, inactives. Un effort a déjà été réalisé dans quelques-unes de nos îles, en Indochine et dans nos possessions africaines. Dans les îles, soit de l'Atlantique, soit du Pacifique, cet effort a été, d'une façon générale, plus que restreint. Dans nos colonies les plus vieilles, on ne peut guère citer que le chemin de fer de la Réunion, mis en exploitation depuis 1886. Aux Antilles, il n'existe que des voies particulières qui desservent les usines. Quant à nos terres nouvelles du Pacifique et de l'Océanie, on peut dire qu'elles sont totalement dépourvues de voies ferrées, si l'on excepte la Nouvelle-Calédonie où il existe une voie d'une utilité très contestée, du reste, sur un parcours de 30 kilomètres environ, de Nouméa à Païka. Dans l'Océan Indien, notre grande possession malgache a été, elle, dotée d'un réseau qui s'étend sur 694 kilomètres, à l'heure présente.

Dans cette île, la principale ligne du réseau, de 369 kilomètres, fait communiquer, sur la côte est, Tananarive et le port de Tamatave.

Une autre ligne, de Tananarive à Antsirabé, se prolonge sur une longueur de 159 kilomètres. Il reste à la parfaire d'Antsirabé au centre de Fianarantsoa, sur un parcours de 238 kilomètres. Le travail pourra être exécuté facilement, tous les préparatifs étant déjà faits et la route construite entièrement. Celle-ci, en suivant une vallée, traverse la partie la plus fertile, où l'on produit le riz, le blé, le maïs, le manioc, les arachides, et même la vigne dans la région de Fianarantsoa.

Une troisième ligne, celle de Moramanga, de 166 kilomètres, part de la voie de Tananarive côte-est à 122 kilomètres de cette dernière ville pour atteindre le lac Alaotra et aboutir à la gare d'Andreba.

Une nouvelle ligne de 169 kilomètres, dite chemin de fer du Betsiléo, dont la construction est déjà commencée, part de Fianarantsoa pour se rendre à la côte est, jusqu'au port de Manakara. Elle est déjà construite sur 70 kilomètres environ. Quand elle sera achevée, toute la région féconde du Betsiléo connaîtra une très grande prospérité, et l'on pourra diriger sur la Métropole l'ensemble des produits qui seront drainés jusqu'au port de Manakara.

On a décidé, d'autre part, de construire une voie de 27 kilomètres d'Antsirabé à Bétafo, région traversée par des cours d'eau et la plus fertile en riz, maïs, blé, manioc, pommes de terre, la plus abondamment pourvue de pierres précieuses. On trouve le graphite, le mica, dans la partie montagneuse, et, dans tout le circuit du Bétaph, la bétaphite, d'où l'on extrait le radium.

Une autre voie de Morondava à Mahabo, sur la côte ouest, est aussi en construction et l'on projette encore sur différents points, au Centre, au Sud et au Nord, la création de voies régionales qui feront communiquer certaines artères principales et différents ports avec d'importants centres de production de la colonie.

En ce qui concerne la partie sud-ouest de l'Ile, une mention toute particulière est à faire de la ligne projetée de Tuléar à Ianapéra, ligne de 250 kilomètres environ qui suivra la vallée de l'Onilahy jusqu'à la Sakoa et permettra d'exploiter les mines de charbon en même temps que les gisements pétrolifères de la région. En général, on chauffe au bois les locomotives des trains, et pour utiliser ce combustible, on ravage le palissandre qui existe dans l'île. La construction de la voie, en facilitant l'exploitation des minerais de la

Sakoa, permettra de mettre fin à ce déboisement excessif, en attendant qu'on emploie, grâce à l'électricité, un procédé plus moderne et moins coûteux. Des travaux d'installation sont déjà, paraît-il, exécutés sur certaines parties du parcours qui doit être suivi dans la direction nord du Manombo et dans celle du sud vers Tongobory par la compagnie concessionnaire des mines de charbon. Il importe que les études se poursuivent activement pour l'autre partie de la ligne qu'il serait utile de prolonger jusqu'à Benenitra, centre important de la région dont nous parlons.

Pour exécuter tous les travaux dont le programme a été arrêté par les services compétents de l'île et approuvé par l'autorité supérieure, un projet d'emprunt de 650 millions a été adressé au Département depuis le mois de juin 1928. Mais, on n'a pas attendu le vote du budget pour agir. Afin d'assurer la continuité des travaux en cours l'Administration locale a dû prélever des sommes importantes sur les fonds disponibles de la caisse de réserve locale et contracter, sur autorisation du Département, un emprunt spécial à la Banque de Madagascar. Mais les ressources obtenues par cette voie n'ont pas tardé à s'épuiser. Il était donc de la plus pressante nécessité que le Parlement accueillît favorablement la demande du gouvernement de l'île pour lui permettre de se procurer les ressources indispensables à la réalisation de la grande œuvre projetée. Le prêt sollicité et porté à 700 millions dans le projet soumis au Parlement vient d'être accordé à la colonie. Les voies ferrées qu'on est en train d'installer pourront donc être achevées dans un délai relativement court, l'établissement de celles qui sont simplement projetées pourra être entrepris, et il suffira que les principales lignes soient électrifiées, que, de plus, les routes côtières et les voies centrales soient créées, la construction du canal des Pangalanes parachevée, pour que les communications soient établies d'une façon commode et sûre entre les centres les plus actifs et les plus peuplés. (1)

Lorsque tous ces travaux seront accomplis, le complet équipement de la grande île ne sera certes pas obtenu. Il faudra encore réaliser

(1) Comme il a été dit plus haut les votes relatifs à tous les emprunts coloniaux viennent d'être émis par la Chambre et le Sénat - 18 novembre 1930 - 5 février 1931. (Voir la loi du 22 février 1931, publiée à l'Officiel du 25 du même mois. La somme de 3 milliards 600 millions a été portée à 3 milliards 900 millions, les 300 millions supplémentaires devant être affectés par priorité à la protection sanitaire démographique.)



d'importants et nouveaux projets. Pour nous, ces projets comportent, tout d'abord, la création d'un grand central de chemin de fer complétant la ligne Tananarive-Fianarantsoa et reliant du sud au nord les parties les plus riches de la colonie. Ils comportent ensuite l'installation de plusieurs voies transversales doublant les pistes ou les routes déjà construites et partant, la première, de Timbohorano ou de Maintirano, à l'ouest, pour aboutir à Tananarive, en traversant la région pétrolifère de Tsiroanomandidy, la deuxième, de la voie de Tuléar vers Fianarantsoa, en passant à Ihosy, avec une ligne de bifurcation vers la côte est de Farafangana, puis, la troisième, de la côte sud-ouest à l'artère centrale et de celle-ci jusqu'à Fort-Dauphin, enfin, la dernière, prolongeant aussi jusqu'à la même artère, et, vers le nord-est, jusqu'à Vohemar, le tronçon actuellement en construction d'Antsahampana à Marotadana.

Il est certain que l'exécution de ce programme nécessitera la réalisation d'un gros effort financier. Dans un des chapitres ultérieurs, nous indiquerons le mode d'emprunt qui nous paraît devoir être utilisé pour se procurer les ressources nécessaires à la mise en valeur de chacune de nos colonies. (1)

Nous avons parlé de Madagascar. Que dire maintenant de l'Indochine, l'une de nos possessions les plus riches, par suite, l'une des plus propres à faciliter le relèvement économique de la Métropole?

Dans ce pays, on compte environ 2.100 kilomètres de rail. A l'heure présente, il y a le chemin de fer du Yunnan qui traverse la partie septentrionale du Tonkin, d'Haïphong à Laokay, sur une distance de 383 kilomètres. De Laokay, le chemin de fer continue sur une longueur de 465 kilomètres, à travers le territoire chinois du Yunnan, jusqu'à la capitale de la province, Yunnan-Fou. Le Chine, en 1898, avait concédé la construction et l'exploitation de cette dernière partie à la colonie de l'Indochine. Celle-ci, dans la suite, a transféré ses droits à la compagnie privée des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, devenue en même temps concessionnaire de l'exploitation de la première partie dont la construction avait été faite aux frais du budget local. Depuis qu'elle a été établie, la voie ferrée du Yunnan rend d'indéniables services tant à la Chine qu'au

(1) Les emprunts déjà votés par le Parlement ne pourront suffire en effet à parachever la grande œuvre de mise en valeur de notre France extérieure.

Tonkin. Son utilité s'apprécie d'après la valeur économique des régions desservies par elle, et l'on sait quelles richesses abondent en ces régions qui sont d'une étonnante fertilité.

Après le chemin de fer du Yunnan, on trouve, sur une plus grande étendue, le Transindochinois qui relie le Tonkin au Nord de l'Annam et le Sud Annam à la Cochinchine (1). Quand, par l'embranchement Tan-Ap-Thakhek, de 186 kilomètres, on l'aura rattaché au Laos, que, sur le parcours Tourane-Nhatrang qui suit la côte orientale sur 550 kilomètres, on aura effectué tous les travaux de superstructure, quand, d'autre part, on aura aussi terminé, dans la direction sud-ouest de la Cochinchine, la ligne Mytho-Ving-Long-Canto-Baclieu, prolongement naturel de plus de 200 kilomètres de la voie Saïgon-Mytho, une œuvre de progrès considérable sera accomplie. Cette œuvre achevée, les relations commerciales entre les régions annamites et laotiennes seront définitivement établies, toute la côte annamite sera, sans difficulté, desservie, la liaison entre le Tonkin et la Cochinchine par l'Annam entièrement faite et la Cochinchine elle-même pourvue d'un important réseau intérieur. L'Indochine aura alors, de la frontière yunnanaise jusqu'à l'ouest cochinchinois, une voie immense de communication. Le fonctionnement de cette voie déterminera une circulation plus grande de richesses et aidera à l'accroissement de la production dans les plus grands centres de notre possession asiatique. Il n'est pas de doute qu'en facilitant dans les ports le déversement des produits du Laos, de l'Annam, du Tonkin et de la Cochinchine, il n'assure l'entier développement de ces pays dont les ressources sont pour ainsi dire illimitées.

Mais, à part ces pays, il y a aussi le Cambodge qui fait partie de la péninsule indochinoise et dont il importe de faciliter les relations commerciales avec eux comme avec le dehors. Le besoin d'une voie qui doit desservir tout particulièrement la région cambodgienne du grand et du petit lac en même temps qu'une grande étendue de terres indochinoises dans le voisinage du Mékong s'est fait naturellement sentir. Aussi a-t-on projeté la création d'une ligne de Saïgon à la frontière siamoise, de 632 kilomètres de parcours. Déjà, toute

(1) On comprend parfois la ligne Hanoi-Laokay dans le Transindochinois. Si l'on admet cette façon de voir, il faudra aussi comprendre dans la grande voie l'une de celles dont nous allons bientôt parler, soit la ligne Saïgon-Baclieu, quand elle sera achevée, soit la grande artère Saïgon-Siam, dès qu'elle sera construite.

la partie comprise entre Pnom-Penh et Battambang est en construction. On se sert d'un matériel acquis en vertu d'un marché de prestations. Les études sont faites et le projet d'adjudication est préparé pour celle qui sépare Saïgon de Pnom-Penh; pour le reste, la partie comprise entre Battambang et la frontière du Siam, les études sont achevées.

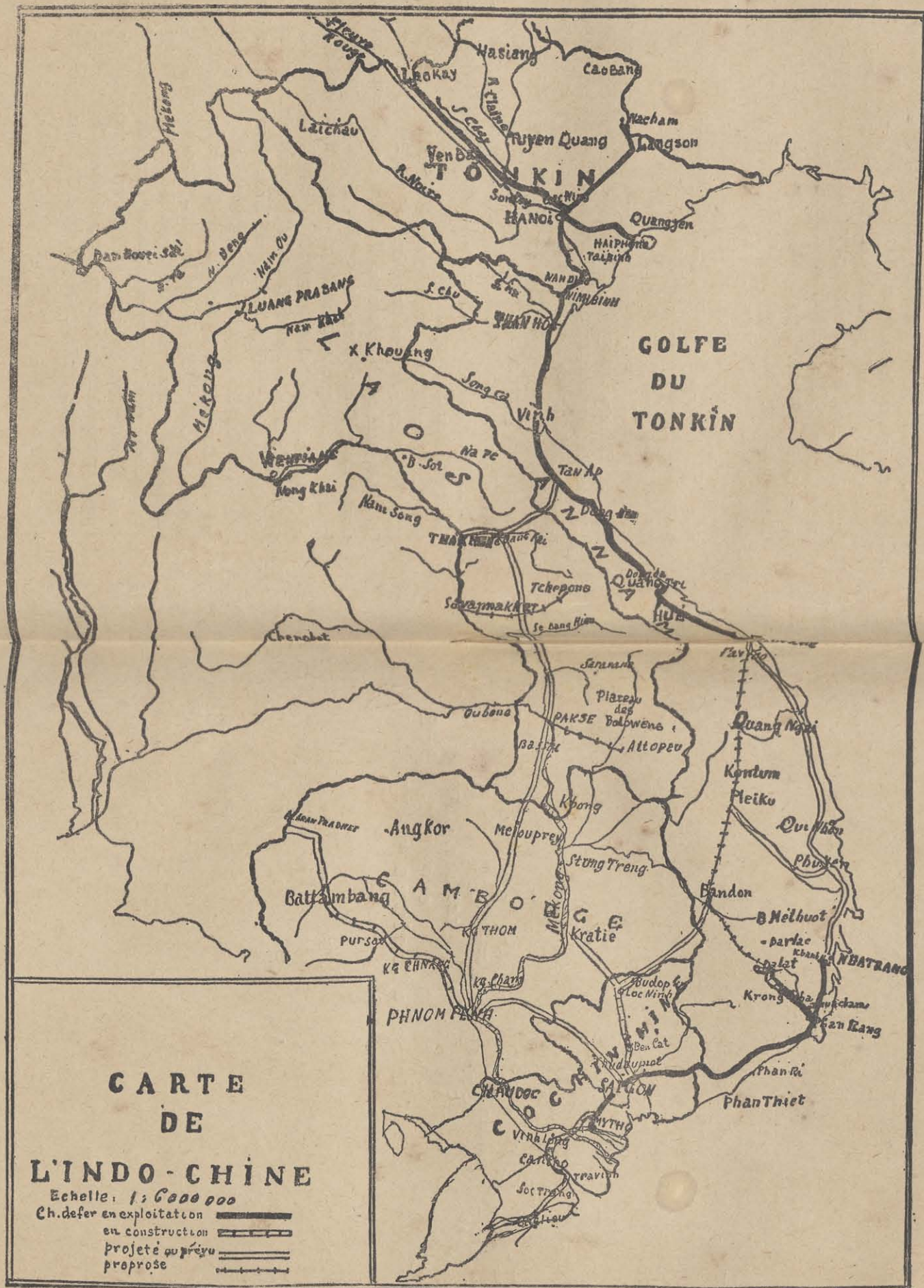
Les gouvernants n'ont pas saisi seulement l'importance des grandes artères qui opèrent la liaison entre les portions différentes d'un vaste territoire; ils ont compris aussi toute l'utilité des voies de pénétration qui se ramifient dans une même région et sont considérées comme les rameaux d'une même branche ou les branches d'un même tronc. C'est parce que cette utilité ne leur a point échappé qu'ils ont pris des mesures à l'effet d'établir un embranchement de Loch-ninh à Bencat, dans la région nord de Saïgon, et un autre de Tourcham, près de Phan-Rang, sur le Transindochinois, à Dalat. Le premier est, du reste, sur une certaine étendue, déjà construit, et le second est aussi chose faite jusqu'à Krong-Pha.

Il est certain que le réseau indochinois, tel qu'on l'a conçu et en partie réalisé, rendra d'importants services à la colonie. Mais, il y aura lieu de le compléter, si l'on veut en tirer le plus de profit possible et déterminer les habitants à faire produire à leur sol un maximum de rendement. Il ne suffira pas, à notre avis, d'achever la ligne Saïgon-Bencat, il faudra encore la prolonger, non pas seulement jusqu'à Ban-Don, suivant un projet, paraît-il, déjà établi, mais encore jusqu'à Kontum, et même jusqu'à Tourane, pour en opérer la jonction avec le Transindochinois, à l'est. Le parcours à suivre serait donc le suivant: Bencat-Budop-Bandon-Pleiku-Kontum-Tourane, parallèle en quelque sorte à celui de la route coloniale n° 14. De Budop on pourrait établir une ligne qui se dirigerait vers le Mékong en passant par Kratié, et à Bandon pourrait aboutir une voie qui serait le prolongement, à travers le Darlac, de celle de Tourcham-Dalat. Ainsi, le caoutchouc de la Cochinchine, le riz de la vallée du Mékong, l'or du Bocham et du Kontum, les bœufs des hauteurs qui dominent le Darlac pourraient être désormais dirigés sans difficultés vers Saïgon, Tourane ou Nhatrang. Dans les contrées susdites, l'agriculture et le commerce se développeraient considérablement et l'apport

de leurs produits sur le marché métropolitain accroîtrait en même temps la richesse de la nation.

Une autre voie indispensable, dont la construction serait, semble-t-il, prévue dans le nouveau programme tracé par le service des travaux publics de l'Indochine, est celle de Pnom-Penh-Thakhek. A partir de Pnom-Penh, elle suivrait la direction suivante : Kompong-Thom-Mélouprey-Paksé-Savannaket. Par elle s'opérerait la jonction de la ligne Saïgon-Siam avec l'embranchement central Tan-Ap-Thakhek qui doit relier le Transindochinois au Laos. D'une façon rapide et directe, le nord du Cambodge pourrait désormais communiquer non seulement avec la Cochinchine, mais encore avec le sud et le centre du Laos. Le Mékong dessert, il est vrai, différentes parties de cette contrée, mais il faut considérer l'avantage qu'il y aurait à pouvoir se servir d'une voie nouvelle, facile et sûre. Les dispositions géographiques ne permettent pas d'utiliser la voie fluviale commodément et avec rapidité sur tout son cours. Le parcours de la voie ferrée serait, assez souvent, distant de celui du fleuve, de sorte qu'une concurrence ruineuse pour les deux voies ne serait pas à craindre, étant donné surtout la richesse du pays et le développement économique que provoque toujours, dans les milieux où elle s'exerce, l'industrie des transports.

A part l'établissement de la grande voie de liaison du Laos et du Cambodge dont nous venons d'indiquer l'utilité, la construction, au delà du plateau des Bolowens, d'un embranchement parallèle à la route Keng-Kébao-Dong-Ha, semble présenter assez d'avantages pour que nos gouvernants puissent y penser. Si, cependant, ces avantages doivent paraître peu importants, en raison du fonctionnement attendu de la voie Tan-Ap-Thakhek, on pourrait restreindre l'étendue du parcours indiqué ou en modifier la direction. Il suffira peut-être de relier Savannakhet à Tchepone pour que les produits des régions situées dans la sphère de ce dernier centre et de Saravane soient rapidement dirigés sur le tronc principal projeté. Une artère créée dans ce sens ne pourrait que faciliter le développement des transactions dans le moyen et le bas Laos, de même qu'une ligne de Paksé à Attapeu activerait grandement la circulation des matières produites, en deça du plateau des Bolowens. Ces diverses voies établies, toutes les parties de la péninsule, d'où l'on peut tirer le fer, la



Legende

Echelle 0 100 200 300

Ch. de fer exploité en construction projeté



galène, le tungstène, le charbon ainsi que d'autres minerais, où l'on peut cultiver facilement, avec le riz, le tabac, le coton, la soie, le caoutchouc, le copal et faire aussi l'élevage sur une très grande échelle, avec la préoccupation d'améliorer les différentes espèces d'animaux, connaîtraient une ère de prospérité sans précédent.

Nous avons fourni d'amples explications sur le réseau de voies ferrées qui existe ou doit, selon nous, exister en Indochine, parce que cette colonie est une de nos possessions les plus riches et que l'utilisation du rail doit être l'une des conditions de son expansion économique. Avec un réseau complet de ces voies et avec les routes qui la sillonnent déjà, elle pourra développer son industrie et son commerce. Il suffit, pour que ce résultat soit atteint, que tout agent de désorganisation soit éloigné d'elle et que, sur son territoire, l'idéal de la France qui tend à organiser le travail, sous l'égide de la vraie justice, soit entièrement réalisé.

Nous ne pouvons partir de l'Indochine et laisser complètement dans l'oubli la colonie voisine : l'Inde française. Dans cette dernière possession, il n'y a, cependant, rien de très particulier à signaler. A remarquer simplement qu'une ligne qui part de Pondichéry pour aboutir à Villapuram, sur le chemin de fer de Madras, se prolonge, pour la partie française, sur une distance de 11 kil. 300 jusqu'à la limite de la possession anglaise et de la nôtre.

Si nous passons de l'Asie à l'Afrique, que constatons-nous ? Que dans les possessions françaises de ce continent, les voies ferrées s'étendent sur un parcours de 3.069 kilomètres. A ce point de vue, l'Afrique du nord est la mieux partagée. Là, à part la construction du Transsaharien, qui doit avoir son point de départ à proximité d'un des ports les plus vivants de la région, c'est l'établissement de lignes d'intérêt local et la réfection des voies d'utilité générale qui sont maintenant à prévoir. En Algérie, le chemin de fer qui part de Sidi-Bel-Abbès pour aboutir à la région sud du Tell, est en partie construite ; le reste est en voie de construction. En Tunisie, on opère la jonction avec l'Algérie. Au Maroc la ligne de Kénitra à Souk-el-Arba-du-Gharb sera dans quelque temps parachevée et la grande voie Tunis-Casablanca ne tardera pas à se compléter par le raccord de Fez-Oudja dès qu'un nouvel emprunt sollicité par le gouvernement chérifien sera réalisé. A la conférence nord-africaine, qui a eu lieu,

au mois de juillet de 1928, entre le gouverneur de l'Algérie et les résidents de la Tunisie et du Maroc, on a décidé de construire une ligne qui partira d'Oudja pour aboutir au port de Nemours.

Et dans l'Afrique occidentale?

Nous avons la ligne de Dakar à Saint-Louis, concédée à une compagnie privée, puis celle de Thiès à Kayes, et celle de Kayes au Niger qui va jusqu'à Koulikoro, cette dernière construite et entretenue par l'Etat, rattachée financièrement et administrativement à celle de Thiès-Kayes dans la suite et enfin cédée définitivement à la colonie par la loi du 30 décembre 1927 moyennant une indemnité de rachat de 7 millions.

La ligne de Dakar à Saint-Louis, de 1882 à 1885, construite sur 265 kilomètres, dessert tout particulièrement la région du Sénégal où la culture des arachides s'est grandement développée. De Dakar, elle se dirige d'abord vers Thiès, à l'est, puis, de Thiès, vers le nord, à Louga, et enfin, de Louga à Saint-Louis, vers le nord-ouest. Dans la partie orientale, de Louga à Linguère, on construit en ce moment une artère de 130 kilomètres, qui permettra de diriger sur Dakar tous les produits de la région du Djoloff, et plus bas, de Diourbel à Taltal, dans la direction sud-est, une ligne de 85 kilomètres.

La ligne de Thiès-Kayes, dont les différents tronçons, construits de 1907 à 1923, ont été mis successivement en exploitation à partir de 1909, dessert, en partant de la gare de Thiès, entre autres localités : Diourbel, Guinguinéo, d'où part un embranchement sur Kaolack, puis Tamba-Counda, dans le voisinage de la Gambie, et enfin Ambidédi, avant d'arriver à Kayes. Ce sont surtout les arachides du Baol qui sont transportées sur cette voie.

La ligne Kayes-Koulikoro de 555 kilomètres, construite bien avant Thiès-Kayes, presque en même temps que le Dakar-Saint-Louis, de 1881 à 1907, a été exploitée, dès 1897, sur la partie achevée à cette époque. Elle fait communiquer les deux fleuves du Sénégal et du Niger, et, par la jonction qu'elle opère avec le Thiès-Kayes, après avoir touché, entre autres points, Bafoulabé, Tonkilo, Kita, Bamako, entre Kayes et Koulikoro, elle rend possible le drainage vers Dakar des arachides, du coton, du méné, du karité et, en général de tous les produits du Soudan français et de la région qui s'étend ou se profile vers le bief Kouroussa-Bamako du Niger.

Il y a lieu de prévoir le prolongement de cette dernière voie jusqu'à Barouéli, d'une part, sur 90 kilomètres environ, et, d'autre part, jusqu'à Ségou, sur une distance de 250 kilomètres. La desserte du Soudan sera ainsi rendue plus intense. Déjà une voie de 0 m. 60 d'écart et de 51 kilomètres de longueur est établie, de Segou à Garo, sur le Bani. On a donc l'intention d'aller plus avant dans l'intérieur. Mais il ne suffira pas de prolonger le Kayes-Niger pour lui permettre d'assurer un trafic plus important; il faudra modifier le matériel lui-même, opérer des rectifications aux endroits où les courbes sont trop accentuées et préparer de nouvelles installations à l'effet d'obtenir un doublement de la ligne. Cet aménagement s'impose, car, en beaucoup d'endroits, le terrain est accidenté et la voie trop étroite. Le train qui se dirige vers le Niger est le même qui retourne au Sénégal. Un déraillement suffit à le bloquer. Résultats? Perte de temps et désarroi qui ne sont nullement de nature à encourager les commerçants et les voyageurs.

Si nous passons du Sénégal à la Guinée française, nous trouvons le chemin de fer de Conakry au Niger de 662 kilomètres, dont la construction, commencée en 1900, a été achevée en 1914. Les principales stations sont, dans la direction du Niger, Tabilé, Kindia, Mamou, Kouroussa et le point terminus, Kankan, sur un affluent du Niger. La communication est ainsi facilitée entre ce fleuve et l'Atlantique. De Kouroussa part le bief amont du Niger, qui établit la liaison avec Bamako, une des stations principales du Kayes-Niger. On projette la création d'un embranchement de Tabilé à Tambacounda pour opérer la jonction de la voie de Conakry et de celle du Thiès-Kayes. Cette artère touchera Koumbia et Youkounkoun. Pour le chemin de fer de la Guinée, un aménagement semble aussi nécessaire, car le rail est trop faible et les courbes sont d'un trop court rayon.

A la Côte d'Ivoire, il y a une voie ferrée de 559 kilomètres, qui part du port d'Abidjan et aboutit à l'heure actuelle à Ferkéssédougou, en passant à Agboville, Dimbokro, Bouaké, Niangbo et Tafiré. Sur elle doit se greffer un embranchement d'Agboville à Abengourou. C'est de cette voie de la Côte d'Ivoire qu'on a décidé de faire partir l'embranchement de 140 kilomètres qui doit desservir la région de l'Indénié. Il est à souhaiter qu'une grande artère soit construite

de Dimkokro à Kankan, avec des stations à Dalna, Beyla, pour opérer la liaison avec le chemin de fer de la Guinée. Vers le sud, on prolonge la voie de la Côte d'Ivoire jusqu'au Wharf en construction de Port-Bouet et, vers le nord, jusqu'à Bobo-Dioulasso, dans la Haute-Volta. Dans la suite, sur les fonds de l'emprunt projeté, on continuera les travaux jusqu'à ce que la ligne atteigne Dedougou, toujours sur le territoire de la Haute-Volta. Mais ce programme devra être complété. Il faudra que de Dédougou on se dirige vers le Bani jusqu'à Douna où doit aboutir l'antenne du Ségou, sur le Niger; et de Bobo-Dioulasso, dans la direction du sud-ouest, on devra faire passer une ligne à Koutiala pour arriver aussi jusqu'à Douna. De Koulikoro, sur le Niger, une artère pourrait opérer, à son tour, la jonction, toujours à Douna, du Kayes-Niger et de la ligne ainsi prolongée de la Côte d'Ivoire en même temps que de celle de la Haute-Volta. C'est dans cette région, à partir de Segou, qu'on pense établir le tracé d'une partie du Transsaharien, qui doit se diriger d'abord sur Tombouctou, dans le Soudan français, et ensuite sur In Tassit et Reggan pour s'engager dans le Sahara.

Il nous faut maintenant parler des voies ferrées du Dahomey qui comprennent la ligne centrale du pays, de Cotonou à Savé, avec l'embranchement de Pahou au lac Ahémé, ensuite, celle de l'Est dahoméen, de Porto-Novo à Pobé, et enfin, celle d'Abomey- Bohicon-Zaguanado.

Le Central Dahoméen, construit de 1900 à 1912, part du Wharf de Cotonou et réalise un parcours de 294 kilomètres, en desservant quelques centres dont les plus vivants sont, avant Savé, Pabon, Allada, Bohicon, Paouignan. Des travaux sont déjà entrepris à l'effet de le prolonger sur 500 kilomètres jusqu'à Gaya, sur le Niger, à la limite du Dahomey, de la possession du Niger et de la Nigeria anglaise.

L'Est dahoméen, d'une longueur de 81 kilomètres, commencé en 1905, a pu s'ouvrir à l'exploitation en 1913. On doit prochainement le relier à la voie centrale, en créant une branche, de Porto-Novo à Cotonou. A l'heure actuelle, il n'existe qu'un embranchement de 5 kilomètres, qui va jusqu'à Sakaté.

Enfin, la ligne Abomey-Bohicon-Zaguanado, plus étroite que la précédente et d'une longueur de 50 kilomètres, est de construction

assez récente, car elle n'a été achevée qu'en 1927. C'est une sorte de voie transversale qui, de Bohicon se dirige vers Zaguanado à l'est et Abomey à l'ouest. Plus à l'est, on a commencé déjà la construction d'une double ligne de Segboroué à Grand-Popo et à Lacossa, celle de Grand-Popo devant être prolongée vers le Togo.

Toutes ces lignes dahoméennes sont évidemment nécessaires, nous pourrions même dire indispensables, car elles doivent assurer la desserte de régions productives d'oléagineux très recherchés sur les places métropolitaines, tels que le ricin, le sésame, le coprah, les amandes de palme et de karité. Il en est une qui intéresse non seulement le Dahomey, mais encore le Niger, c'est celle de Cotonou-Savé-Gaya. Quand le prolongement Savé-Gaya sera établi, le Niger communiquera par cette voie, avec la mer, à l'est, comme il communique avec elle, à l'ouest, par le Niger-Dakar; et si l'on crée une ligne Gaya-Dédougou pour desservir Fada-N'Gourma et Ouagadougou, il communiquera, non plus seulement avec le Dahomey, mais encore avec l'intérieur de la Haute-Volta. Si, d'autre part, la construction est faite des trois lignes que nous avons indiquées plus haut: celles de Dédougou-Douna, de Koulikoro-Bobo-Dioulasso et de Bobo-Dioulasso-Douna, il pourra, grâce à son bief Bamako-Kouroussa, au chemin de fer de la Guinée, d'une part, à celui de la Côte d'Ivoire, de l'autre, avoir de nouvelles issues sur l'Océan. Et ainsi pourraient prospérer et se développer, pour le plus grand bien de leurs habitants et celui des commerçants de la métropole, toutes les vastes régions dont nous avons déjà indiqué les principales ressources agricoles.

Après l'Afrique occidentale, il nous faut parler de l'Afrique équatoriale où, depuis longtemps, la haute Administration a projeté la création d'un chemin de fer de Pointe-Noire (Gabon) à Brazzaville (Moyen-Congo) et d'un autre, de Bangui à Batangafo (Oubangui-Chari). Les travaux de la première voie sont en cours. Avant d'en parler, il est, peut-être, nécessaire de faire connaître la topographie de la contrée. Résumons simplement, en quelques lignes, les indications fournies, à ce sujet, par l'Agence économique de la colonie dans une brochure intitulée : « L'Afrique équatoriale française et le chemin de fer Brazzaville-Océan ».

Notre grande possession de l'Afrique équatoriale embrasse tout le territoire du Gabon, du Moyen-Congo, de l'Oubangui-Chari et du

Tchad, territoire compris entre le Sahara, au nord, le Congo belge et le Soudan égyptien, au sud et à l'est, l'Atlantique et le Cameroun, à l'ouest.

Le Gabon a pour chef-lieu Libreville, mais le véritable centre commercial est Port-Gentil, placé en face d'une très belle rade. Il y a, certes, d'autres ports, mais aucun d'eux n'a des points de liaison avec l'intérieur. C'est sur des cours d'eau que l'on fait flotter les bacs pour les faire parvenir jusqu'à la côte.

A l'est du Gabon s'étend le Moyen-Congo jusqu'à l'Oubangui, un des affluents du Congo. Au delà se trouve le Congo belge.

Le Moyen-Congo donne sur la mer par le fleuve Kouilou-Niari, malheureusement inaccessible sur la plus grande partie de son cours, et le Mayumbe, partie montagneuse qui surplombe la côte, n'offre vers elle aucune voie d'accès. Brazzaville, le chef-lieu de la colonie, étant situé sur la rive droite du Stanley-Pool, à 400 kilomètres de la mer, en face des villes de Kinchassa et de Léopoldville, on voit les difficultés qu'il faut vaincre pour arriver jusqu'à l'Océan.

Dans la brochure ci-dessus indiquée, nous relevons le passage suivant: « Passagers et marchandises, à destination de Brazzaville et des pays situés au delà sont débarqués dans le port belge de Matadi et acheminés ensuite par un petit chemin de fer à voie étroite, jusqu'à Kinchassa, qu'une flotille à vapeur et de chalands, belges pour la plupart, met en communications faciles avec Brazzaville, grâce à la belle nappe d'eau du Stanley-Pool. C'est pour mettre Brazzaville en relation directe avec la mer par une voie française à grand rendement qu'a été entrepris le chemin de fer de Brazzaville à l'Océan, œuvre capitale pour l'avenir du Congo français ».

On peut mesurer l'importance qu'aura nécessairement cette voie quand on se rend compte du développement que prendront, d'une part, l'Oubangui-Chari, dont le chef-lieu, Bangui, communique avec Brazzaville par le fleuve Oubangui, et, d'autre part, au nord, le Tchad, auquel l'Oubangui est relié par une voie voiturable jusqu'à Batangafo et de Batangafo par un service de bateaux à vapeur. On sait que le Tchad embrasse, au nord, toute la partie centrale du Soudan, entre le Cameroun et le Soudan anglo-égyptien.

C'est en 1886 que l'idée du Congo-Océan vint, pour la première fois, à nos gouvernants. Dans l'Afrique équatoriale, la France ne

possédait, à cette époque, que le Gabon et le Moyen-Congo. Plus de 4 millions de francs furent alors dépensés pour les premières études. Cependant, aucune résolution ne fut prise durant de nombreuses années. En 1897, alors que notre domaine, de ce côté, s'était accru de l'Oubangui-Chari, les études furent reprises. Le gouvernement semblait décidé à traduire en actes ses bonnes intentions, mais une vive opposition se manifesta dans la Presse et sa volonté d'agir disparut. Ce n'est qu'en 1909 qu'on revint à l'idée du Brazzaville-Océan. Depuis 1900, le Tchad avait encore augmenté d'une assez vaste étendue notre territoire africain, les routes étaient dans un état pour ainsi dire embryonnaire dans certaines parties des nouvelles terres acquises, et, au Congo, le besoin se faisait toujours sentir d'une voie commode de communication. On décida de s'occuper sérieusement des travaux qu'il y avait lieu d'accomplir dans ce domaine, et, pour fournir au gouvernement général de la colonie les moyens d'action nécessaires à cet effet, le Parlement lui permit, par une loi du 12 juillet 1909, de contracter un emprunt de 21 millions de francs.

Un second emprunt apparut indispensable lorsque fut établi le programme qui devait être exécuté, et une loi nouvelle du 13 juillet 1914 l'autorisa pour une somme fixée à 171 millions de francs. Une tranche de 98 millions devait être consacrée à un achat de matériel, à des travaux divers, particulièrement à l'aménagement des ports et rades ainsi qu'à l'établissement de voies sur le territoire du Gabon et de l'Oubangui-Chari, le reste, 93 millions, à la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan. Sur ces entrefaites, la guerre éclata et rien ne fut entrepris. Quelque temps après la guerre, on décida de se mettre à l'œuvre, mais, en raison de l'accroissement du taux d'intérêt des prêts, et par dérogation à une prescription de la loi précitée qui avait fixé invariablement à 4 % celui des tranches à réaliser du nouvel emprunt, la loi du 8 août 1920, en autorisant la réalisation d'une tranche de 45 millions, permit de fixer autrement, désormais, ce taux par décret.

En 1921, furent prises, sous l'administration du gouverneur Augagneur, les premières mesures aux fins d'installation des chantiers. Des décrets rendus au cours de 1922 et de 1924 autorisèrent le gouvernement général à réaliser de nouvelles tranches de l'emprunt sus-indiqué, et, grâce aux crédits obtenus, on put, en partant de Brazza-

ville, d'une part, de Pointe-Noire, d'autre part, effectuer les premiers travaux réellement importants. Mais la crise du change, qui rendit de plus en plus onéreuse, dans la suite, les conditions du marché des capitaux, ne pouvait permettre d'obtenir, avec le seul emprunt de 1914, tous les résultats escomptés. Aussi, pour prévenir les difficultés prévues et l'arrêt des travaux, on pensa aux moyens à employer à l'effet de se procurer de nouvelles ressources. C'est naturellement au Crédit qu'on crut devoir encore faire appel. La colonie sollicita l'appui des Pouvoirs Publics et un nouvel emprunt fut autorisé par les lois des 13 juillet 1925 et 15 septembre 1926 pour permettre la continuation de la voie Congo-Océan et faciliter l'aménagement du port maritime de Pointe-Noire en même temps que celui du port fluvial de Brazzaville.

On a pu donc maintenir les chantiers en activité, et, à l'heure où notre étude se poursuit, le chemin de fer qui doit s'étendre sur 540 kilomètres de longueur est, dans la section de Pointe-Noire, déjà construit jusqu'au kilomètre 100, sur une largeur de 1 m. 067. Au delà on a entrepris, sur une longueur appréciable, les installations nécessaires, les ouvrages d'art, les travaux de terrassement et de soutènement ainsi que les souterrains. Dans la section de Brazzaville, la plateforme est pour ainsi dire achevée au kilomètre 170. On continue là aussi les travaux et l'on se prépare à placer sur la voie de 1 m. 067 le matériel qui doit permettre d'assurer le service qui se fait actuellement, entre Brazzaville et Maindoulou, à l'aide d'une voie Decauville de 0 m. 60. Entre les lignes des deux sections la communication est maintenant établie par un sentier de fer de 20 kilomètres environ et par une route automobile en parfait état d'entretien.

Les crédits dont on pourra disposer, en réalisant les tranches restantes de l'emprunt de 1926, permettront de poursuivre les travaux pendant une période déterminée. Mais ils seront insuffisants à assurer leur complet achèvement. C'est ici le cas de reprendre les observations déjà faites à propos de l'influence exercée par le facteur monétaire dans le domaine des faits qui se rapportent à notre sujet. Au moment où le dernier emprunt a été autorisé, on était, certes, sous le coup de l'émotion provoquée par l'avilissement de notre instrument d'échange, mais l'espoir d'un redressement monétaire,

et, par voie de conséquence, d'une diminution du coût de la vie, ne s'était point totalement évanoui. La situation se modifia, certes, dans une certaine mesure, mais l'amélioration de la situation monétaire n'empêcha pas les charges nouvelles d'aggraver sans cesse les conditions de l'existence. La stabilisation de fait et de droit facilita le rétablissement de l'équilibre économique, mais elle consacra une diminution de la valeur de la monnaie qui ne permit point au marché des capitaux d'avoir toute son élasticité d'autrefois. Aussi, eu égard au taux actuel du loyer de l'argent, à celui du salaire ainsi qu'au coût du frêt et des matières premières, dont la hausse a été déterminée par des circonstances toutes particulières, a-t-on cru devoir porter à un chiffre plus élevé le montant du quatrième emprunt qu'exige la continuation des travaux.

Le nouveau projet élaboré en vue de l'équipement de l'Afrique équatoriale comporte, comme celui de 1914, des travaux relatifs tant à l'aménagement du port de Pointe-Noire qu'à la construction du Congo-Océan. Pour son exécution, on a prévu une dépense totale de 1 milliard 47 millions de francs, dont 300 millions pour le port et 747 millions pour la voie ferrée. Le commerce local a souhaité que le Parlement l'adopte sans réserve aucune et que l'emprunt soit au plus tôt contracté, car le parachèvement de la voie s'impose. (1) Depuis trop longtemps déjà, notre grande possession, voisine du Congo belge, est obligée d'utiliser le chemin de fer de Matadi-Kinchassa qui appartient à nos alliés et est, comme nous l'avons vu, insuffisant à satisfaire les besoins des habitants du Congo et de l'Oubangui-Chari. Ceux-ci sont servis, cela va sans dire, après nos amis belges et au tarif le plus lourd, ce qui surcharge de frais élevés le prix des produits transportés. L'engorgement est tel, nous dit l'Agence économique, que nos commerçants de Brazzaville sont obligés le plus souvent de vendre leurs produits aux maisons de commerce de Kinchassa qui, naturellement, les exportent à l'étranger sur les bateaux étrangers, au détriment de l'économie française. Nous ne pourrions nous libérer de ce tribut que lorsque nous aurons achevé le Brazzaville-Océan. Il importe donc que le travail soit exécuté dans le plus bref délai possible.

(1) L'emprunt a été voté comme nous l'avons dit plus haut.



CARTE DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE F

Légende:

Echelle:

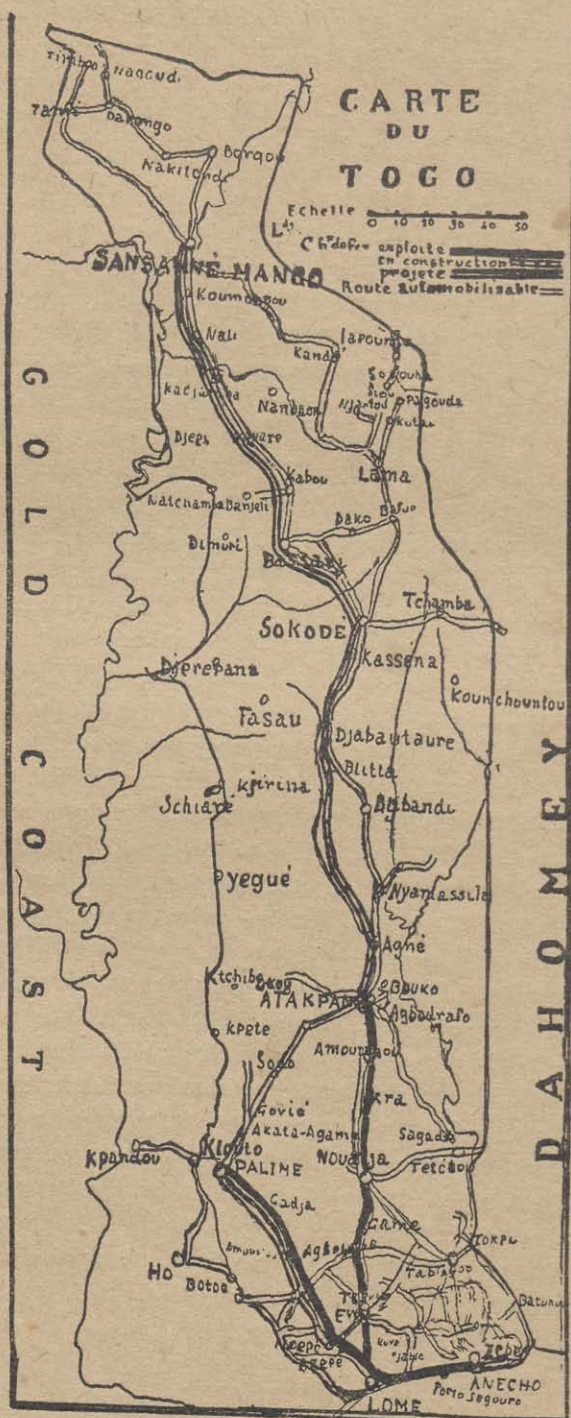
0 100 200 400 600 800 1000 Km.

Ch. de fer en construction
 en exploitation
 projeté
 proposé

Il y a, d'autre part, un intérêt majeur, pour la Métropole comme pour la colonie, à tirer sans retard des grands centres miniers et agricoles aujourd'hui inexploités au Congo, au Tchad et dans l'Oubangui-Chari, les produits qu'ils recèlent de façon à accroître la richesse économique de la nation. Il faut d'autant plus se presser qu'on dispose en ce moment d'un contingent de travailleurs, qui permet d'assurer, d'une façon, sinon parfaite, du moins, à peu près satisfaisante, la continuation des travaux. Et c'est un fait qu'il importe de considérer, car, dans cette partie de l'Afrique surtout, il n'est pas toujours facile d'avoir sous la main, en toute saison, un personnel complet dans les ateliers et sur les chantiers. Le gouvernement de l'Afrique équatoriale s'est heurté bien souvent à des difficultés qui provenaient de la rareté de la main-d'œuvre; il a dû même, à certaines heures, avoir recours au travail forcé. Cette mesure a soulevé des critiques qui ont eu leur écho au Parlement et jusqu'à la Société des Nations. Il convient donc de se procurer des ressources au plus vite pour que les travaux ne soient pas interrompus, les travailleurs libres dispersés et les immigrants engagés, nourris et entretenus à la charge du budget local, sans que leurs services soient régulièrement utilisés.

La construction définitive du Congo-Océan ne sera profitable, d'une façon complète, qu'au Moyen-Congo, tant que le rail ne sera pas posé plus loin pour permettre de véhiculer rapidement jusqu'à Brazzaville les denrées des autres territoires. La ligne ne sera certes pas dépourvue d'utilité pour les régions de l'Afrique équatoriale dont les denrées pourront toujours être transportées jusqu'à son point de départ par la voie fluviale, mais les centres susceptibles d'être ainsi desservis, d'une façon prompte et régulière, ne représentent pas une surface très étendue. Les facilités de transport qu'il sera possible d'avoir par le recours à cette voie n'existeront en réalité que pour les habitants des régions voisines du fleuve Oubangui, c'est-à-dire de tout le bassin qui est arrosé par les affluents de ce fleuve, au-dessus de la frontière sud de l'Oubangui-Chari.

La conséquence à tirer de cette constatation, c'est qu'un chemin de fer doit être établi d'un point de cette frontière, soit à une ville de l'intérieur, soit à un point de la frontière nord ou nord-ouest des territoires qui comprennent les bassins de l'Oubangui, du Logone et du Chari, où la production du caoutchouc, du ricin, du café, du karité,



du kapok, du coton et du palmiste peut faire la fortune de leurs habitants. A notre sens, le parcours de cette voie doit suivre la direction Bangui, Damara, Batangafo, Fort Archimbault, Fort Bretonnet et Fort Lamy. Le pouvoir local aurait intérêt à l'établir. Et si, à leur tour, les autorités du Cameroun veulent construire un chemin de fer du nord de Yaoundé à Fort Foureau, on pourrait, en passant par Bongor, faire communiquer les deux lignes.

L'idée du gouvernement de l'Afrique équatoriale française serait, semble-t-il, d'entreprendre simplement la construction d'une voie de Bangui à Batangafo, après l'achèvement du Congo-Océan. Si les moyens d'action dont il dispose ne lui permettent pas d'entreprendre à brève échéance la réalisation d'un projet plus vaste, ils ne peuvent cependant l'empêcher de poursuivre, dans les délais les plus courts, l'exécution du programme minimum qu'il a lui-même conçu.

Nous avons parlé de l'Afrique équatoriale française et de l'œuvre qui y était accomplie ou qu'il était urgent d'y accomplir ; il ne faut point oublier les pays placés sous mandat : le Cameroun et le Togo.

Sur ces territoires, la France a déjà apporté des améliorations aux services économiques. Cependant, en ce qui concerne les voies de communication, elle a de nouveaux progrès à réaliser pour les mettre en état d'avoir une très grande puissance de développement.

Au Togo, il existe trois lignes ferroviaires qui ont été construites par les Allemands. Elles partent de Lomé et conduisent, la première, à Palimé, dans la région de l'ouest, la deuxième, à Anécho, dans celle de l'est, et la troisième, à Atakpamé, dans la direction du nord. Elles s'étendent respectivement sur 119, 44 et 167 kilomètres et ont été presque complètement refaites par les représentants du gouvernement français.

Nos administrateurs n'ont pas borné leur action à renouveler le matériel et à procéder à toutes les réfections que rendait nécessaires une utilisation complète et rationnelle de ces voies. Ils ont décidé de prolonger celle de Lomé-Atakpamé jusqu'au centre important de Sokodé, c'est-à-dire sur une distance de 190 kilomètres environ. Une tranche particulière de 65 millions de francs du grand emprunt colonial, dont nous avons maintes fois parlé, doit faciliter la construction de cette ligne complémentaire. On n'a pas attendu, pour se

PORT-ETIENNE

Légende

Ch. de fer en exploitation

en construction

projeté

proposé

une partie du transsaharien

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

Echelle 50 0 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 Km

Vers Pénja

En Ténit



mettre à l'œuvre, que la question de l'emprunt fût soumise aux Chambres. Dès février 1929, les travaux ont été entrepris sur les ressources mêmes du budget local, car ils paraissaient alors de la plus grande utilité.

Tout aussi utiles paraissent ceux qu'il convient d'entreprendre de Sokodé à Sanssanné-Mango qui est à 100 kilomètres de la Haute-Volta et à 106 kilomètres de Tenkodogo. Le pouvoir local n'a pas manqué d'y penser. C'était du reste, dans une de ses parties, le projet des Allemands. Il avait été conçu par eux dans le but de faciliter l'élevage et de développer la culture du coton, du kapok et du karité dans le nord. Le même intérêt économique existe pour la France. De plus, une autre raison de faire aboutir la ligne jusqu'au point indiqué consiste dans l'avantage qu'il y a pour elle à faire drainer jusqu'à la mer, par une voie du Togo plus encore que par celle de la Côte d'Ivoire, les produits qui proviennent d'une partie importante de la Haute-Volta. De Ouagadougou, la capitale de cette dernière colonie, à Abidjan, port de la Côte d'Ivoire, sur le golfe de Guinée, la distance est de 1.229 kilomètres, alors qu'elle n'est que de 998 de la même ville à Lomé. Il y a lieu de considérer, d'autre part, que le jour où le rail sera posé jusqu'à Sanssané-Mango, nombre d'indigènes de la Haute-Volta pourront quitter leurs villages pour se faire embaucher dans les centres où les ouvriers sont rares.

La question des transports, qui intéresse le Togo, intéresse aussi le Cameroun, l'autre pays à mandat que la France a la charge d'administrer. Sur ce territoire, l'action de la puissance tutélaire s'est utilement exercée, mais, au point de vue que nous envisageons, pour l'instant, et en raison des difficultés qui résultent, tant de la rareté de la main-d'œuvre que des ravages de la trypanosomiase, le programme tracé par les dirigeants n'a pu être que partiellement exécuté jusqu'ici.

Au Cameroun quelles sont les lignes qui existent actuellement et quelles sont celles qui peuvent encore être établies? A l'heure présente, il y a le chemin de fer du nord et celui du centre, le premier, de 160 kilomètres, reliant Bonabéri-Douala à N'Kongsamba, et le second, plus important, se développant sur 307 kilomètres de longueur, de Douala à Yaoundé. Il y a de plus, la voie d'Otélé-M'Balmayo, d'une largeur de 0 m. 60 et d'une longueur de 36 kilomètres

556 mètres. Elle part de la ligne centrale, à 248 kilomètres de Douala, et aboutit à M'Balmayo, sur le fleuve Nyong, à un point où ce fleuve n'est plus navigable.

La première voie a été construite entièrement par les Allemands, et la seconde, sur un parcours de 178 kilomètres, jusqu'à Njock, un peu après le bourg d'Ezeka, distant de 173 kil. 600 de Douala. La France les a réparées complètement, et, de plus, elle a prolongé celle du centre jusqu'à Yaoundé. L'embranchement d'Otélé-N'Balmayo, commencé par elle en août 1926, a été livré à l'exploitation en novembre 1927. Après s'être rendu compte des possibilités de trafic de la région, l'administration locale a décidé d'apporter une modification à la voie, en portant sa largeur à 1 mètre. A cet effet, l'autorisation d'un emprunt de 15 millions a été sollicitée des Pouvoirs Publics et accordée par la loi du 22 février 1931.

En dehors de cette amélioration, on a projeté la création de nouvelles voies qui mettront le Cameroun en communication avec le Tchad et l'Oubangui-Chari autrement que par les routes existantes. Maintenant, nous avons une belle route automobilisable qui va, dans la direction nord, de Yaoundé jusqu'au Tchad (Fort-Lamy) en passant par Yoko, Ngaoundéré, Garoua, Guider et Maroua, puis celle qui va, dans la direction de l'est, de Yaoundé à Bangui, en traversant le Moyen-Congo. Mais les voyages de six et de quatre jours qui s'y effectuent par voitures automobiles sont évidemment trop coûteux pour des services de régulière exploitation. Ce qu'il faut, à l'heure présente, ce sont des moyens de transport faciles qui soient à la portée de toutes les bourses et permettent aux indigènes des régions surpeuplées du Tchad de se rendre, sans encombre, dans celles du Cameroun où la culture des denrées du nord ainsi que les exploitations forestières et caoutchoutières du centre et de l'est exigent l'emploi d'une main-d'œuvre abondante et sûre. Il n'y a que le rail qui puisse être utilisé dans ces conditions et à cette fin.

La construction de deux voies ferrées parallèles aux routes sus-indiquées paraît donc indispensable. On a déjà pensé à la création de celle du nord, mais, pour retarder la mise à exécution du projet, le commissaire du Cameroun a invoqué l'état sanitaire des régions ravagées par la trypanosomiasse et le besoin de repos qu'éprouvent les indigènes fatigués par les récents travaux accomplis dans le pays.

Légende

Ch. de fer exploité
Projet retardé
Route automobilisable
Pendant la bonne saison

Pendant la bonne saison

Pendant la bonne saison

Ces raisons ne sont pas évidemment sans valeur. Mais, dès que les indigènes seront remis de leurs fatigues, il faudra, par des procédés susceptibles de leur inspirer confiance, les encourager à revenir aux lieux où l'on a besoin de leurs services. Il importe, pour qu'ils soient retenus sur les chantiers, après un repos mérité, qu'ils trouvent, aux lieux où ils travaillent, une saine nourriture et, aussi, un minimum de confort. En ce qui concerne les maladies dont ils ont une légitime appréhension, il convient de prendre d'urgence les mesures d'hygiène et de prophylaxie qui sont de nature à en enrayer la propagation de façon qu'une vie de sécurité presque complète leur soit assurée pour l'avenir.

Quand le Cameroun sera doté d'un chemin de fer de Douala ou de Yaoundé jusqu'au Tchad, quand sera réalisé le programme indiqué plus haut par la construction d'une autre voie qui le traversera à l'est, passera à travers le Nord du Moyen-Congo pour aboutir à Bangui dans l'Oubangui-Chari, une œuvre utile et considérable sera accomplie. Ceux qui voudront alors embrasser d'un coup d'œil toutes nos colonies de l'Afrique, depuis l'Algérie jusqu'à la Nigéria anglaise, verront qu'elles sont reliées, soit par des réseaux routiers soit par le rail, à l'aide de voies centrales ou régionales et de multiples raccordements, lorsque seront du moins exécutés entièrement les projets déjà établis et que nous avons fait nôtres en les complétant sur certains points.

Nous n'avons point parlé de la côte des Somalis où le chemin de fer franco-éthiopien assure déjà un trafic important entre Djibouti, port de transit, et le royaume d'Abyssinie, ni de la colonie de la Guyane où, depuis longtemps, l'on projette la construction de deux voies d'une utilité incontestable, l'une de Cayenne à Kourou, et l'autre de la rivière Comté à l'Inini. Nous nous occuperons de ces deux possessions, quand nous aurons à indiquer d'autres travaux qu'il nous semble nécessaire d'y accomplir au plus tôt pour accroître leur production et développer les ressources qu'elles renferment.

Mais, en ce qui concerne l'exposé que nous faisons du programme de voies ferrées coloniales qui est ou doit être celui de la France, il ne serait nullement complet, si nous ne faisons rentrer dans le cadre à établir le projet du transsaharien auquel le gouvernement et le public paraissent vivement s'intéresser depuis quelque temps.

Dans l'état actuel des choses, il semble indispensable que la France relie son Afrique du Nord à ses deux grands territoires de l'ouest et du centre africain par un chemin de fer qui traverse toute la région saharienne pour aboutir à la boucle importante du Niger et de là au Tchad. Cette liaison faite, le Continent noir sera en relation plus directe avec la Métropole et toute la vieille Europe, les cultures prendront un développement intense et les produits variés du Soudan, de la Haute-Volta, de tout le Niger ainsi que du Tchad seront désormais dirigés, en plus grande quantité, en un temps relativement court et avec plus de facilité, sur la Métropole et les autres pays d'Occident.

Le projet du transsaharien n'est pas nouveau. Il a été conçu depuis environ trois quarts de siècle. Les premières études datent du second empire et des débuts mêmes de la troisième République. A part les missions algériennes de 1926, d'autres, dont celle de Foureaux-Lamy, qui nous a laissé d'amers souvenirs, en ont étudié sur place les possibilités de réalisation. Des commissions ont été aussi nommées pour donner leur avis sur l'utilité de cette création et les moyens d'exécution à employer, telles celles instituées par M. de Freycinet en 1879 et par M. Sarraut en 1921. Des raids ont été ensuite entrepris par des sociétés de transport automobile et des particuliers, comme ceux de la maison Citroën, du comte Sixte de Bourbon, avant et après les voyages effectués par les délégations algériennes, et ils ont démontré que l'œuvre projetée n'était pas une chimère. Le Parlement, à son tour, a voté des crédits pour faire procéder à un complément d'études, et une motion déposée par M. Roux de Fressinex, député de l'Algérie, et tendant à faire établir définitivement le projet, a été prise en considération par la Chambre. Cette motion a été reprise sous la forme d'une proposition de loi par M. Edouard de Warren, député, qui a sollicité de ses collègues le vote d'un crédit de 18 millions dans le même but. Il convient enfin de signaler que les représentants de la nation ont eu à délibérer sur un projet du gouvernement qui prévoyait la création d'un office du transsaharien dont la mission devait consister, selon ses vues, à procéder à des études sur les moyens pratiques d'installation de la voie, sur les conditions éventuelles de son exploitation et, avant

tout, sur la constitution d'un avant-projet pour les travaux à accomplir.

Les délibérations de ces représentants ont abouti au vote de la loi du 7 juillet 1928 qui a prévu la création d'un organisme d'études et a fixé à dix-huit mois le délai d'exécution de ses travaux. La mission de cet organisme est aujourd'hui terminée et les conclusions du rapport que ses membres ont rédigé sont absolument favorables au projet de construction d'un chemin de fer à travers le Sahara. Une commission consultative qui a été créée par le ministre des Travaux publics a émis un avis dans le même sens que ce comité organique. Il ne reste donc plus qu'à préparer le texte et le plan d'ensemble qui doivent être soumis au Parlement. La Chambre s'est de nouveau saisie, du reste, de la question, sur l'initiative de l'un de ses membres, et un rapporteur nommé à l'effet de l'examiner a déjà accompli sa tâche et communiqué les résultats de son travail à la commission des travaux publics de l'assemblée. Il importe que le gouvernement qui possède les éléments techniques, en l'espèce, rédige et dépose le texte dont nous parlons pour que les crédits nécessaires soient alloués aux fins d'exécution du projet. Il n'y a plus à discuter longuement, comme on le faisait auparavant, sur l'intérêt qui s'attache à cette exécution. En effet, les avantages que la France peut retirer de la création du transsaharien apparaissent, aujourd'hui plus que jamais, immenses. Les uns sont d'ordre stratégique et militaire, les autres, d'ordre économique et financier.

On s'étonne qu'il y ait encore des individus qui soient portés à les nier, car on ne voit pas sur quels arguments solides ils peuvent asseoir leur opinion.

L'intérêt militaire ne peut être sérieusement contesté. Le conseil supérieur de la défense nationale l'a suffisamment mis en évidence, en indiquant tout le concours que nos diverses colonies d'Afrique peuvent nous apporter en hommes, en vivres et en munitions, dans le cas d'un nouveau conflit. Hier, un vent de paix semblait souffler sur le monde. Mais, aujourd'hui, c'est l'ouragan qui s'annonce et l'olivier de Locarno faiblit déjà sous les premiers remous des flots de l'atmosphère. Il est des gens qui pensent cependant que les prodromes de guerre sont purement imaginaires et que l'amour de la paix est au fond de tous les cœurs. Nous pensons que cette opinion

est erronée, mais supposons un instant qu'elle soit exacte, est-ce une raison pour se croiser les bras et attendre du sort des temps toujours sereins? Evidemment non. L'amour dont on parle peut n'être, chez certains, qu'un sentiment factice; il faut qu'il agisse pour qu'il paraisse sincère. Jusqu'à ce qu'il ait produit des effets convaincants, définitifs, et que les nations aient désarmé, il y a lieu de prendre toutes ses précautions pour n'être l'objet d'aucune surprise. Et, à un moment où les conflits économiques menacent de s'aggraver, où, en dépit de tous les espoirs, les jalousies, les passions de certaines nations rivales et même alliées tendent à se développer, la France a de fortes raisons de croire que, dans le cas d'une nouvelle guerre elle pourra être isolée. La meilleure précaution à prendre, pour qu'elle n'ait pas à souffrir d'un tel isolement, si jamais il se produit, et qu'elle n'ait pas à se reprocher une inexcusable incurie, est de développer le plus possible, par tous les moyens, son immense empire colonial.

Quant à l'intérêt économique, il apparaît tout aussi manifeste, si l'on considère l'étendue des richesses inexploitées de notre vaste territoire africain: « Ces richesses latentes seront révélées par le rail, dit M. Robert Raynaud. Faut-il rappeler l'exemple de la ligne ferrée à Dakar traversant, en 1882, une région presque déserte, et qui, aujourd'hui, transporte par centaines de mille tonnes les précieux produits du sol ». Et M. de Warren, dans l'exposé des motifs de sa proposition de loi, s'exprime ainsi: « L'étude très complète de M. Mathieu, président du Conseil Supérieur des chemins de fer et sénateur du Nord, n'a-t-elle pas calculé que le Transsaharien permettrait de réduire les achats de la Métropole à l'extérieur de 1 milliard de francs au moins et de trouver au Soudan les 275.000 tonnes de viande congelée, les 200.000 tonnes de laine, les 7.000 tonnes de beurre qu'exporte l'Argentine, ainsi que les 280.000 tonnes de laines venues d'Australie? »

Ainsi l'idée s'affirme de plus en plus que l'intérêt de la France est de relier, par une ligne saharienne, ses importantes possessions du continent noir. En faveur du projet, un courant d'opinion très ferme s'est formé.

Comment donc s'expliquer qu'on ait tardé jusqu'ici à commencer des travaux qui sont, en réalité, d'une nécessité si urgente?

On a prétexté parfois des difficultés et même une impossibilité d'exécution pour essayer d'arrêter l'élan des Pouvoirs Publics. Certains ont déclaré que l'entreprise serait une cause perpétuelle de déficit pour le budget de l'Etat ou ceux des colonies intéressées. Il en est qui ont prétendu que c'était folie de dépenser des milliards pour créer à travers l'immense solitude du désert une voie qui n'aboutirait qu'à des régions peu peuplées et peu cultivées, à moins qu'on ne la prolonge bien au delà de la boucle du Niger, et qui serait, du reste, exposée aux méfaits des brigands du Talifet et du Rio de Oro. D'autres enfin ont argué de la situation obérée de nos finances pour obtenir un ajournement presque indéfini de la décision qui s'imposait.

Mais toutes les raisons invoquées ne résistent pas un instant à l'examen. C'est en vain qu'on essaye de nier l'influence exercée par le rail sur l'esprit des planteurs et le développement de la culture. Il n'y a que les voies trop étroites, mal organisées, ou créées dans un but plutôt stratégique, qui soient d'un mauvais rendement. Mais, dans tous les autres cas, le chemin de fer crée le mouvement et la vie, et avec la vie et le mouvement, l'aisance ou la richesse.

Les études auxquelles s'est livré le comité technique créé par la loi du 7 juillet 1928 permettent de réduire à néant les arguments développés par les adversaires du transsaharien. Les membres de cet organisme ont constaté qu'il n'est pas de chemin de fer plus facile à établir que ce dernier, en raison de la nature et des dispositions du terrain qui présente une surface plane sur presque toute l'étendue qu'on pense pouvoir utiliser. Il s'ensuit que c'est aussi la voie qui est susceptible d'être construite de la façon la plus économique. Les sommes prévues pour les dépenses ne dépassent pas 3 milliards.

En ce qui concerne l'inutilité prétendue de cette voie, dont on croit pouvoir apporter la preuve en soutenant qu'il n'est point possible de provoquer un développement quelconque dans une région désertique et pour ainsi dire totalement inhabitée, elle résulte, à notre avis, d'une affirmation purement gratuite. Les membres de la commission d'études ont constaté que tout n'est pas que solitude et désert dans le Sahara, du moins dans la sphère où l'on pense pouvoir effectuer le tracé de la voie. Il y a des oasis fécondes qui sollicitent

l'activité de l'homme des champs et il y a certaines tribus qui y séjournent durant des périodes où le climat redevient propice à leurs travaux. On parle du Tanezrouft comme d'un pays difficile à traverser parce que les voyageurs y souffrent d'une soif continue, prétend-on. Mais cette zone toute particulière qui pouvait paraître un lieu d'épouvante aux piétons n'est plus considérée aujourd'hui comme le foyer de l'exil et de la terreur par les amateurs de grands raids d'automobiles. L'intérêt de la France est d'installer le rail partout où, sur son domaine, peut grandement s'exercer son action, car le rail est un instrument matériel indispensable à l'action et à la puissance d'un grand peuple. Aux confins des vastes espaces traversés par les groupes nomades et les caravanes, elle possède d'immenses territoires dont la partie la plus riche, peut-être la plus féconde, échappe encore à son emprise tant intellectuelle qu'économique. On peut dire que certaines des régions les plus fertiles du Soudan et du Niger sont économiquement séparées du reste de l'univers par l'absence de voies sûres et commodes de communication. Les fleuves de l'Afrique, tels que le Congo et le Niger qui se dirigent des centres montagneux vers l'Atlantique, ne sont pas navigables sur toute leur étendue, à cause des rapides et des crues qui empêchent de les utiliser en certains points de leur parcours. Et les voies ferrées qui partent des rives de l'ouest et du nord-ouest africain, ne peuvent toutes d'un trait, sans aucune intermittence, se prolonger à travers le sol d'une partie de nos possessions du continent noir pour aboutir aux territoires dont nous parlons; elles ne le pourront, du moins, sans de longs, coûteux et difficiles travaux que la Métropole ne peut, dans leur ensemble, entreprendre à l'heure présente. Il ne faut donc point penser apporter, sinon dans un avenir assez lointain, les bienfaits de l'action de la Mère-Patrie aux populations qui habitent les régions les plus extrêmes du Soudan et du Niger, si l'on ne se décide à construire le transsaharien qui, ainsi que nous l'avons déjà dit, est la voie la plus simple, la plus commode, en tout cas, la moins dispendieuse à établir dans les circonstances actuelles.

L'idée du transsaharien est donc une idée heureuse. C'est seulement lorsqu'on l'aura matérialisée dans les faits qu'on pourra dire qu'il existe une Afrique vraiment française. Puisque, grâce aux étu-

des, aux constatations déjà faites, il est aujourd'hui reconnu que le projet est parfaitement réalisable, les Pouvoirs Publics seraient impardonnables d'en différer davantage l'exécution. Après la démonstration à laquelle nombre de techniciens et de publicistes éminents se sont déjà livrés pour faire ressortir l'immense avantage qui doit résulter de l'extension de la production et du trafic à provenir de l'utilisation d'une voie transsaharienne, il ne peut être question de préjudice pour la nation, de pertes pour le Trésor. Enfin, en ce qui concerne la gêne financière dont il a été souvent fait état, il est facile de prouver qu'elle ne saurait en rien paralyser les initiatives qui tendent à sauvegarder l'avenir et à accroître la prospérité du pays. Dans les temps présents, elle n'est plus, du reste, qu'un souvenir. Nous avons encore, assurément, des dettes importantes à payer, quelques obligations nouvelles à remplir à l'égard d'une catégorie toute particulière de serviteurs du pays. Mais, chaque fois qu'il a paru nécessaire de réaliser de grandes choses, toutes les classes de la société à qui il a été demandé d'accomplir un suprême effort ont toujours répondu à l'appel qui leur a été adressé. D'ailleurs, nos grandes colonies d'Afrique et même nos pays de protectorat sont tous intéressés à l'accomplissement de l'œuvre projetée. Ils ne manqueront pas d'y contribuer dans la mesure où leurs ressources le leur permettront.

La question financière ne doit donc nullement constituer un obstacle à la création de cette voie. Une seule question qui, selon nous, doit, en ce moment, faire l'objet d'une étude sérieuse, c'est le tracé qu'il s'agit d'établir, tracé de l'ouest, dans la direction d'Oran, du centre, dans celui d'Alger, ou de l'est, dans celui de Constantine; mais, quel que soit le tracé qui paraisse économiquement le meilleur, une chose dont il faut se convaincre, c'est que la construction du transsaharien s'impose, si l'on veut que la nation développe, avec sa force, ses ressources matérielles. Chaque jour que l'on perd constitue un retard préjudiciable à l'intérêt de la France et de ses possessions. Dans la revue que nous avons précédemment citée, M. Robert Raynaud dit excellemment: « Tandis qu'insoucieux de nos intérêts et ignorants de nos devoirs nous perdons des années, d'autres avancent et déjà les lignes abordent ces territoires du Niger et du Tchad dénués du rail français. Assisterons-nous inertes à cet encerclement?

Alors que l'Amérique a fait le chemin de New-York à San Francisco, de 5.600 kilomètres, à travers le Farwest, alors que la Russie a fait celui de Kazan à Vladivostok, de 9.000 kilomètres, à travers la Sibérie, que l'Angleterre, maîtresse désormais de l'ancienne Afrique orientale allemande, est en train d'achever son chemin de fer du Cap au Caire, toutes œuvres infiniment plus difficiles et coûteuses que le Transsaharien, pourquoi la France, depuis trente années qu'elle en a les moyens, n'a-t-elle pas relié la Méditerranée au Niger!

Pourquoi? Manque d'envergure, manque de foi et de caractère chez la plupart de nos politiques dont l'action s'use en calculs électoraux. Que leur importe l'œuvre qui, vingt ans après eux, sera une richesse? »

Des observations aussi justes doivent retenir l'attention de ceux qui sont chargés de diriger nos destinées. Il est véritablement temps qu'on se mette à l'œuvre pour que l'idée qui consiste à unifier par le rail saharien toutes nos possessions africaines devienne une réalité.

Ports et rades. — Une question dont nous allons maintenant aborder l'examen est celle de la construction et de l'aménagement des ports. Elle est étroitement liée à celle de l'installation et de l'amélioration des voies de communication, car, les produits véhiculés jusqu'à la côte, il faut que les navires puissent entrer et mouiller facilement dans les rades pour opérer les chargements à destination de la France ou de l'étranger, et, inversement, les marchandises et les outils débarqués dans les ports, il est indispensable qu'il y ait des routes et des voies ferrées qui permettent de les transporter jusqu'aux villes de l'intérieur et même jusqu'aux lieux de production des denrées.

Pour l'aménagement et l'outillage des ports coloniaux, il n'a pas été fait jusqu'ici, il faut le reconnaître, tout l'effort qu'exige le commerce de la France et de l'étranger avec nos possessions extérieures. Quand on pense que, depuis près d'un demi-siècle, plus de cinquante missions composées d'ingénieurs et de professionnels de tous arts ont été envoyés dans les colonies et que, des multiples rapports qu'elles ont rédigés, la plupart dorment encore dans la poussière des bureaux, on est vraiment étonné de l'indifférence qui s'est, à plusieurs reprises, manifestée dans les sphères tant gouvernementales

qu'administratives, au sujet des travaux qu'il y avait lieu d'entreprendre sur différents points de notre domaine colonial.

Ces travaux sont, en Amérique, l'approfondissement ainsi que l'outillage du beau port de Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) et l'agrandissement de celui de Fort-de-France (Martinique); en Océanie, l'aménagement de ceux de Papeete, dans l'île de Tahiti, et de Nouméa, dans celle de la Nouvelle-Calédonie, lesquels avec les deux premiers, doivent faciliter le trafic interocéanien; en Afrique, c'est l'extension du port de Djidjelli (Algérie), l'amélioration de ceux de Dakar, de Saint-Louis, de Kaolack et de Ziguinchor (Sénégal), de Djibouti (côte des Somalis), et, de plus, l'aménagement de tous ceux qui sont avantageusement situés sur la côte occidentale d'Afrique, les rives de l'Afrique équatoriale et les territoires placés sous mandat, c'est-à-dire ceux de Conakry (Guinée), de Vridi, de Grand Bassam et d'Abidjan (Côte d'Ivoire), de Lomé (Togo), de Cotonou et de Porto-Novo (Dahomey), de Libreville et de Port-Gentil (Gabon), de Loango et de Pointe-Noire (Congo).

C'est encore, à Madagascar, avec la construction du port de Manakara, l'amélioration et l'aménagement de ceux de Tamatave, de Majunga, de Tuléar aussi bien que l'achèvement du canal des Pangalanes dont nous avons déjà parlé: en Indochine, l'aménagement et l'outillage des ports de Saïgon, de Cholon, d'Haïphong, de Benthuy, de Tourane, de Qui-Nhon, et aussi la construction d'un autre port à Réam; c'est enfin, l'amélioration de ceux de Pondichéry et de Karikal, dans l'Inde, de ceux de Saint-Pierre (Saint-Pierre et Miquelon) et de Cayenne (Guyane).

A part ces travaux, dont quelques-uns sont déjà commencés, certains même achevés, il y a des barrages, des wharfs, des jetées, des digues, des môles, des balises à réparer ou à construire, dans la plupart des rades et sur les divers points des côtes que nous avons indiquées, à l'effet d'assurer la sécurité aux navires et de faciliter l'accostage ainsi que les opérations de chargement et de déchargement des bateaux de fort tonnage.

Marine marchande. — Réformes entreprises et réformes à réaliser. — En ce qui concerne les navires, il ne suffit pas d'assurer leur sécurité, il faut encore en multiplier le nombre pour que le

transport des denrées et marchandises destinées à l'extérieur s'effectue avec rapidité et dans les meilleures conditions possibles. A l'heure actuelle, le tonnage dont la Métropole dispose est insuffisant à assurer l'embarquement de tous les produits qu'elle importe de ses colonies. Et ce qu'elle importe, soit par ses propres bateaux, soit par les bateaux étrangers, est, parfois aussi, insuffisant à satisfaire les besoins de la consommation et de la fabrication nationale. D'où obligation, pour elle, d'augmenter les unités de sa flotte commerciale pendant que se réalisera le programme de restauration économique qui doit permettre à ses possessions d'Outre-Mer d'exporter le double ou le triple des matières qu'elles expédient aujourd'hui au dehors.

Nos compagnies de navigation peuvent soutenir difficilement la concurrence qui leur est faite, dans certains ports, par les compagnies étrangères. Elles font payer à leurs clients des sommes assez élevées pour les marchandises qu'elles transportent, et même, sur les lignes où elles exercent un monopole de fait, elles profitent de cette situation avantageuse pour majorer le taux du fret d'une façon démesurée. Elles ont, il faut le reconnaître, à effectuer des dépenses considérables depuis que les événements de la dernière guerre, la hausse des prix et l'élévation des salaires leur ont créé une situation défavorable. En raison de ces circonstances, notre flotte marchande ne rend pas tous les services qu'on serait heureux de pouvoir obtenir d'elle. Sur tous les points où son activité ne peut nullement s'exercer ou ne peut s'exercer qu'imparfaitement, c'est la marine étrangère qui supplée à son insuffisance. Et c'est ainsi que nombre de produits coloniaux sont dirigés, d'abord, sur l'étranger, puis expédiés en France où ils sont vendus au prix fort, en raison du bénéfice à réaliser par l'expéditeur, de l'addition d'un nouveau frêt, du paiement des droits de douanes, et, dans les périodes anormales, de la prime du change.

De la Belgique nous arrivent le caoutchouc et d'autres produits récoltés dans l'Afrique française; de l'Angleterre, nos arachides du Sénégal; de l'Allemagne, notre okoumé, notre kapok et notre karité d'Afrique; des Etats-Unis, notre vanille de la Guadeloupe et de Madagascar ainsi que nos bois précieux de la Côte d'Ivoire. On a pu chiffrer à 600.000 francs, la quantité de marchandises transportées

par les navires français de cette dernière colonie, durant les années qui ont précédé la guerre, et à 1.800.000 francs, celles embarquées sur les bateaux allemands.

Les paroles prononcées par M. Cosnier au Sénat sont, sur ce point, significatives: « Alors que les 160.000 tonnes commandées par le ministre de la Guerre et des régions libérées ne pouvaient être expédiées en France, nous voyions dans tous les ports de la côte, à Grand-Bassam et ailleurs, des voiliers américains et même français transporter continuellement des billes de bois d'acajou en Amérique, bois qu'on ne se donnait même pas la peine de débarquer à leur arrivée là-bas et que l'on réexpédiait en France où il était vendu sous le nom d'acajou d'Amérique... Beaucoup d'autres produits, le kapok, le karité, etc... prenaient le chemin de l'Allemagne et nous revenaient après avoir passé sur les marchés de Hambourg » (2).

Il résulte de telles opérations des avantages considérables pour l'armement et le commerce étrangers, un manque à gagner pour ceux du pays, et, en raison des circonstances ci-dessus indiquées, un préjudice certain pour l'industriel ou le consommateur national. Ces derniers, pour se procurer les produits dont ils ont besoin, sont obligés de subir la loi du négociant belge, anglais, hollandais, allemand, italien ou américain. Heureux encore, s'ils peuvent, parfois, se les procurer par leur intermédiaire, car, il faut l'indiquer, les bateaux des autres pays n'assurent pas toujours la communication sur toutes les lignes, et, d'autre part, le commerçant étranger, le plus souvent, livre à l'industrie de son pays les marchandises assez rares qu'il importe de nos colonies.

On peut dire que nos industries sont réellement en péril lorsque les lignes ne sont pas desservies. Faisons encore un emprunt au discours de M. Cosnier: « L'avoine, l'orge ou le maïs de l'Afrique du Nord sont restés souvent dans les ports et n'ont pu être exportés, faute de bateaux... Je citerai les huiles de palme et de palmiste dont j'ai constaté l'existence en 1919, en souffrance depuis plus d'un an, de 6.000 tonnes sur les quais du Dahomey, de 20.000 sur ceux du Cameroun, alors que, pendant ce temps, la plupart de nos huileries, à Bordeaux comme à Marseille, fermaient leurs portes, alors que nous

(2) Séance du 19 février 1920 au Sénat. Débats parlementaires No 364 p. 155.

n'avions plus de tourteaux pour notre bétail, alors que les colonies anglaises avaient les bateaux nécessaires pour expédier toutes leurs matières grasses aux usines d'Angleterre, qui, travaillant à plein, envoyaient en France le savon qui nous faisait défaut ». (3)

M. Gaston Menier, à son tour, dit : « Au moment où nous étions durement privés de sucre, le ministère du ravitaillement et les industriels durent acheter aux Etats-Unis et à Java des sucres qui nous furent vendus à des prix considérables à cause du change. Cependant, nous avions à la Réunion, dans l'intérieur de l'île, 40.000 tonnes de sucre; mais nous ne pouvions pas les faire venir à la côte, le chemin de fer n'étant pas en état de les transporter... Ces sucres fussent-ils arrivés au port d'embarquement, nous n'aurions pas eu de bateaux pour les amener en France » (4).

Les mêmes constatations ont été faites par l'ancien ministre des colonies, M. Sarraut. Dans l'exposé des motifs qui précède le projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, projet déposé par lui et annexé au procès-verbal de la séance du Sénat du 12 avril 1921, il dit : « Il est arrivé que les produits recueillis si difficilement et acheminés avec peine vers les ports d'embarquement, au prix d'un nombre considérable de journées de portage (à la Côte d'Ivoire, le transport de 42.000 tonnes de céréales a nécessité 2 millions et demi de journées de portage réparties sur 125.000 individus) n'ont pu être enlevés à temps, à cause de l'insuffisance et de l'irrégularité des frêts.

Plusieurs milliers de tonnes de marchandises se sont avariés sur les quais des ports et ont été complètement perdus ou soldés à vil prix. En sorte que l'effort écrasant fourni pour le ravitaillement par les populations autochtones, a été souvent rendu inutile, toujours disproportionné au résultat » (5).

Dans un article intitulé : « Les bois coloniaux français et leurs débouchés européens », publié par le « Bulletin Quotidien » de la société d'études et d'informations économiques, nous recueillons les renseignements suivants : « Les marchés allemands de Ham-

(3) Séance du 19 février 1920 au Sénat. Débats parlementaires, No 364, p. 157 et 118.

(4) Ibid., p. 161.

(5) Impressions des projets de loi, propositions, rapports, No 2.449, p. 15, année 1921.

bourg et de Brême absorbent des quantités considérables de bois d'Okoumé. En 1925, l'Allemagne a reçu 161.000 tonnes du seul bois d'Okoumé, c'est-à-dire un tonnage double du tonnage total de bois des colonies françaises importés en France pendant les six premiers mois de 1926. Sur cette quantité, 125.000 tonnes provenaient du Gabon. Les Etats-Unis viennent ensuite avec les marchés de New-York, de Baltimore, de Philadelphie. Liverpool et Londres absorbent chaque année de fortes quantités d'acajou. Quant à l'Italie qui ne venait, en 1923, qu'au sixième rang des acheteurs de bois coloniaux français, en 1924, elle passe au quatrième rang avec une quantité quatorze fois supérieure à celle de l'année précédente » (6).

Quelles sont, pour l'auteur de l'article, les causes de ce faible approvisionnement de la France en bois coloniaux? C'est l'insuffisance du tonnage, et, au point de vue matériel, l'organisation imparfaite de notre flotte commerciale. « Avant la guerre, dit-il, nos exportations vers nos colonies consistant surtout en marchandises légères, les relations entre la France et ses possessions d'outre-mer n'étaient guère assurées que par des paquebots peu faits pour prendre de gros chargements de bois ».

Les faits particuliers qui ont été cités remontent, dira-t-on, aux années de guerre ou d'après-guerre déjà éloignées des temps actuels; notre marine marchande s'est, depuis, développée, et les inconvénients signalés sont moindres aujourd'hui qu'autrefois. Sans doute, le temps a marché depuis la guerre et nos compagnies de navigation ont augmenté la puissance de leur flotte. Mais nous sommes toujours assez pauvres en cargos et des faits semblables à ceux qui viennent d'être indiqués se produisent encore dans certaines de nos possessions. Dans le rapport qu'il a présenté en 1926 pour le budget des colonies de 1927, M. Archimbaud a constaté qu'il est entré dans les établissements français de l'Océanie, au cours de l'année 1925, 30 navires français jaugeant 74.767 tonneaux contre 59 étrangers jaugeant 230.303 tonneaux, le tonnage français ne représentant qu'un pourcentage assez faible du tonnage entré dans l'archipel ». Malgré les progrès réalisés depuis cette époque jusqu'à ce jour, notre tonnage d'entrée et de sortie est encore inférieur à celui de l'étranger.

« La France active », de février 1927, constate à son tour que la

(6) Voir le numéro du 15 février 1927 du bulletin précité.

Métropole reçoit de ses colonies un million de quintaux de céréales sur 34 millions 500.000 qu'elle importe en moyenne, chaque année, et 1.300 quintaux seulement de houille sur 300 millions qu'elle achète au dehors et elle attribue la cause de cette différence à la rareté des moyens de transports. C'est à l'insuffisance des mêmes moyens qu'il faut aussi, en grande partie, attribuer l'impossibilité où l'on se trouve de diriger sur les rives de la Métropole toute la quantité dont elle a besoin des olagineux qui sont cependant produits en assez grande abondance par notre domaine extérieur. Parce que les unités de notre flotte charbonnière sont peu nombreuses, 450.000 tonnes d'arachides sont embarqués dans certains ports d'outre-mer sur des navires étrangers qui les transportent loin de nos rives.

Il est évident que de pareils faits ne se produiraient point si nos compagnies de navigation avaient su ou pu décupler leur effort pour augmenter, dans la mesure qui convient, le nombre de leurs bâtiments de charge qui desservent tout particulièrement nos côtes d'Afrique.

A part le taux élevé du frêt et la faiblesse de tonnage dans lesquels il faut voir les principales causes de la situation désavantageuse qui nous est faite, il y a lieu de considérer, en outre, la disposition matérielle de nos bateaux qui ne permet pas d'effectuer totalement le transport des denrées périssables de nos colonies sur le continent européen. En raison des difficultés qui proviennent de ce défaut d'aménagement, la France subit, depuis longtemps, un préjudice considérable.

Pour ne parler que des fruits, nous dirons que les bananes des Antilles et de la Guinée ne peuvent être expédiées dans la Métropole qu'en très petite quantité parce que les bâtiments français, qui sont les seuls à pouvoir opérer des chargements directement pour nos ports, n'ont point les installations convenables et suffisantes à cet effet. On évalue aujourd'hui à 3 $\frac{1}{2}$ % environ, la part des colonies dans les importations de bananes de la France continentale. Il est vrai qu'une partie des fruits importés que nous croyons provenir de l'étranger est tirée de nos possessions et nous parviennent indirectement par l'intermédiaire de navires anglais. Elle n'est pas toutefois bien importante; une plus grande quantité est transportée au

dehors. Il importe, d'autre part, de remarquer que, dans les colonies reliées à la Métropole uniquement par des lignes françaises dont le service est assuré d'une façon insuffisante, les bananes restent en grande partie sur place, en dépit des demandes adressées par les pays d'Europe aux producteurs. Dans ce dernier cas, rare, il est vrai, mais positif, il se produit ce fait regrettable que, non seulement la Métropole se prive, malgré elle, d'une certaine quantité de denrées dont elle a un impérieux besoin, mais encore les colonies elles-mêmes perdent, avec la clientèle française, une clientèle étrangère qu'elles auraient pu satisfaire, si les lignes dont nous parlons, avaient été en même temps desservies par des bâtiments étrangers.

Quoi qu'il en soit, il résulte des considérations ci-dessus développées que, pour des causes qu'on devrait s'employer à faire disparaître, le marché métropolitain n'est pas approvisionné par nos colonies comme il devrait l'être. Il résulte aussi de notre exposé que le tonnage dont nous disposons est beaucoup plus restreint que celui dont disposent certaines autres nations. Si l'on compare la capacité de charge des principales flottes étrangères à celle de la nôtre, on verra qu'à cet égard notre situation est loin d'être privilégiée dans le monde. Pendant plusieurs années, notre pays a été devancé même par l'Italie. Aujourd'hui l'avance est reprise sur cette dernière. Mais nous ne tenons que le cinquième rang parmi les autres puissances. A ne point tenir compte des voiliers ni des bateaux à vapeur dont le tonnage n'est pas supérieur à 100 tonnes, voici d'après le *Lyod's Register*, la capacité des plus grandes flottes de l'univers au mois de juin 1930.

Grande-Bretagne 20.322.000 tonnes, Etats-Unis 10.646.000 tonnes (7), Allemagne 5.135.000 tonnes, Japon 4.317.000 tonnes, France 3.471.000 tonnes, Italie 3.262.000 tonnes.

On constate que nous sommes loin d'atteindre le tonnage de la Grande-Bretagne et celui de l'Amérique. Il n'y a nullement lieu de s'en étonner, étant donné la supériorité marquée qu'avaient déjà sur nous, avant la guerre, ces deux grandes nations. Mais d'où vient notre infériorité par rapport au Japon et aussi à l'Allemagne dont la force maritime avait été pour ainsi dire anéantie lors du partage de sa flotte entre les alliés? Elle provient tout d'abord de ce fait

(7) A part le tonnage sur la mer, il y a aussi pour l'Amérique, celui de la navigation sur les lacs qui est de 2.458.000 tonneaux.

que les sous-marins ont détruit, au cours de la guerre, 925.000 tonnes des meilleures unités de notre flotte d'alors. Sur la mer, nous avons donc été plus éprouvés que beaucoup d'autres. Et la part que nous avons eue des navires allemands répartis entre les alliés, à la cessation du conflit, est loin d'avoir compensé nos pertes. Nos résidus du temps de guerre consistaient surtout en de vieux bâtiments qu'il n'a pas été facile de remplacer, en temps voulu, à cause de la hausse des prix, du taux exagéré des taxes dont étaient frappées les matières industrielles et de la cherté des constructions, qui en était la conséquence. Si, à ces circonstances, on ajoute le peu d'encouragement donné par les Pouvoirs publics aux compagnies de navigation pendant les périodes de crise, on comprendra facilement que la marine marchande nationale n'ait pu atteindre un degré de développement supérieur à celui que l'on constate aujourd'hui.

Les nations qui, avant l'ouverture des hostilités, avaient réussi par le développement de leur marine marchande et le frêt, les unes, à s'enrichir, les autres, à compenser, en partie tout au moins, le déficit de leur balance commerciale, ont pensé toutes, lorsque le monde fut revenu à la vie normale, qu'il était de leur intérêt d'encourager, le plus possible, les entreprises maritimes, et elles ont accordé une protection efficace à leurs sociétés d'armement. C'est pourquoi, au cours de la période d'après-guerre, on voit leurs navires sillonner presque partout les mers. Les lignes qui naissent ou renaissent sont nombreuses. Les flottes de l'Angleterre, de l'Amérique, de l'Italie, établissent leurs points d'attache dans les principaux ports de l'Ancien et du Nouveau continent. Celle du Japon touche aux bords les plus fréquentés des divers océans. Celle de l'Allemagne, dans le même temps, fait des efforts considérables pour essayer de reconquérir les positions perdues. Après une certaine éclipse, on la voit peu à peu réapparaître sur les côtes de l'Afrique, dans les différents ports de l'Amérique, dans le Pacifique, aux Indes et dans les principales rades de l'Extrême-Orient.

Que fait la France à son tour? On ne peut dire qu'elle reste inerte. De 1.922 tonneaux de jauge brute, chiffre de 1914, la capacité de sa flotte à propulsion mécanique a passé en 1928 à 3.256.000 et en juin 1930, nous venons de le voir, à 3.451.000 tonneaux. La situation s'est donc sensiblement améliorée. Il est vrai qu'au cours de cer-

taines années le mouvement de progression s'est ralenti et même, à considérer une très longue période, il y a eu un certain recul, car le tonnage a déjà atteint des chiffres supérieurs à ceux qui viennent d'être indiqués. Mais il faut tenir compte de la nécessité où se sont trouvées nos grandes firmes maritimes d'effectuer, dans une certaine mesure, la mise hors service de bateaux déjà vieux de plus d'un quart de siècle et de restreindre en même temps leurs commandes, en raison du coût élevé des constructions nouvelles.

Quelque graves qu'aient été pour elles les circonstances, si elles n'ont pu contribuer à élargir, comme on aurait pu l'espérer, les bases du trafic national et international, elles ont pu cependant assurer, comme avant la guerre, la continuité des relations de la France et de ses possessions. Grâce à la Compagnie générale transatlantique, à celle des Chargeurs Réunis, à la Société contractuelle des Messageries maritimes, à la Compagnie de navigation Paquet, à la Havraise péninsulaire, à la Société générale des transports maritimes à vapeur, à la Société maritime nationale, ainsi qu'à celle de l'Ouest et de l'Océanie, des services réguliers sont assurés entre la Métropole et les différents territoires qu'elle possède en Afrique, en Asie, en Amérique et en Océanie. Leurs bateaux partent du Havre, de Saint-Nazaire, de Bordeaux, de Marseille et suivent les lignes qui aboutissent aux Antilles, aux ports de l'Indochine, de Madagascar, de la Réunion, à Tahiti, à Nouméa, aux rives de l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc et à certains points des côtes orientale et occidentale d'Afrique.

A part les sociétés que nous venons d'indiquer, il en existe, certes, de moins importantes, qui desservent certaines parties de notre territoire colonial. L'énumération qui vient d'être faite des lignes établies par les grandes compagnies françaises indique déjà que le nombre de nos ports coloniaux qui sont mis par nos navires en communication avec la Métropole, quoique loin d'être considérable, n'est pas si restreint qu'on pourrait le supposer.

Mais s'il en est ainsi, dira-t-on, d'où vient que certains produits nécessaires à notre alimentation et à notre industrie soient dirigés ailleurs que sur les rives de la Métropole? Nous avons déjà donné de ce fait de multiples raisons. Quelques explications nouvelles sont cependant nécessaires.

Il est hors de doute que les choses les plus indispensables à la vie sont les plus recherchées. Le désir fait naître les commandes et les commandes à leur tour, suscitent les transports. Que les bois du Gabon et certaines de ses autres productions soient souvent demandés par les habitants de l'Amérique et quelques peuples de l'Europe, les navires de ces nations, de celles tout au moins dont les flottes sont les mieux organisées auront une tendance naturelle à se diriger aussitôt vers les ports de cette colonie et, par suite, vers tous ceux des pays voisins.

Le même raisonnement peut être fait pour les denrées et les ports de nos autres possessions.

Cette éventualité s'est, du reste déjà produite, et elle explique que presque toutes nos colonies soient desservies par les flottes de commerce étrangères.

Les compagnies de plusieurs nations concentrant, toutes, une grande part de leur activité sur des points déterminés de notre domaine colonial, il n'est pas étonnant que, sur ces points, leurs bateaux, considérés dans leur ensemble, se dirigent plus fréquemment et en plus grand nombre que les nôtres. Si, à cette circonstance, on ajoute celles déjà indiquées d'installations plus commodes pour les marchandises, à bord de ces bateaux, et d'un frêt moins élevé pour le transport, on ne peut être surpris de l'accaparement, qui se fait bien souvent par les importateurs du dehors, d'une grande quantité de nos propres produits coloniaux que nous sommes obligés parfois de leur acheter au prix fort.

Y a-t-il, dans l'intérêt de nos sociétés de navigation et dans celui même de la Métropole, un remède à la situation que nous venons d'indiquer? Oui, le remède existe. Il est dans le renforcement et le perfectionnement de nos lignes de charge, c'est-à-dire dans l'augmentation des unités que l'on utilise pour le transport des marchandises et dans une conception meilleure de leurs dispositions matérielles. Quand on aura réalisé un progrès dans ce sens, les voyages se feront d'une façon plus régulière, plus fréquente, et ils seront d'une durée plus courte.

Il faudrait, si l'on veut donner à notre flotte une puissance d'élasticité qui lui permette d'obtenir de sérieux résultats, établir, pour les services commerciaux comme pour les services contractuels, des

lignes annexes régulières sur les points importants qui ne sont encore qu'accidentellement desservis.

Il y aurait lieu aussi d'augmenter le nombre de nos tramps, c'est-à-dire de ces bateaux errants qui vont chercher du frêt où il y en a. A cet effet, un service de renseignements, qui serait en relation directe avec les agences des sociétés installées aux colonies, devrait être organisé dans les principaux centres de production et d'échanges. Il est à peine besoin d'indiquer que ces bâtiments devraient s'adonner à l'opération du tramping, d'une façon plus particulière, sur les côtes orientale et occidentale d'Afrique, ainsi qu'aux lieux les plus fréquentés des îles du Pacifique et de la mer des Indes.

Si les idées que nous émettons sont justes, il serait à souhaiter qu'elles soient traduites dans les faits. Mais, il faut le dire, ce ne sont pas les projets qui, jusqu'ici, ont manqué, les difficultés de conception qui ont arrêté l'élan des armateurs; ce sont plutôt les moyens d'exécution qui ont fait défaut. Nous le reconnaissons sans peine, nos compagnies de navigation ont été incapables de relever, à l'aide de leurs seules ressources, la flotte de commerce française. Aussi, depuis longtemps ont-elles pensé compter sur l'Etat pour le concours financier qui leur était indispensable.

Au cours de la période d'inflation qui a déterminé les Pouvoirs publics à différer bien des réformes urgentes, l'Etat, en dépit de certaines mesures, d'un caractère, du reste temporaire, ou d'une insuffisance notoire, n'a pas fait le geste qu'attendaient de lui tous ceux qui s'intéressent au développement de notre marine marchande. Le gouvernement aussi bien que le Parlement ont hésité, atermoyé, ajourné la décision qui devait être prise aux fins d'assurer l'avenir de notre flotte commerciale. Et, c'est en présence de la crise intense qui a placé notre armement dans une impasse difficile, et aussi de l'avance considérable réalisée sur la nôtre par la marine étrangère, qu'ils se sont décidés à apporter une solution au problème délicat que nous envisageons.

Tout d'abord, par une loi du 28 mars 1928 qui a renouvelé le contrat passé avec la Compagnie générale transatlantique pour le service France-Antilles-Amérique, ils ont augmenté la subvention attribuée à cette dernière et créé un fonds particulier d'un minimum de 40 millions pour l'aider à reconstituer sa flotte. Dans la conven-

tion, des obligations nouvelles ont été stipulées tant pour la vitesse et l'aménagement des bateaux que pour un minimum de tonnage à réserver aux colonies intéressées pour le transport de leurs denrées périssables.

La loi précitée n'intéresse que la Compagnie transatlantique. Une loi d'une portée plus générale, celle du 1^{er} août 1928 sur le crédit maritime, ainsi que celle du 10 août 1929 qui la modifie dans certaines de ses dispositions, ont été votées par le Parlement pour qu'une aide efficace soit apportée par l'Etat aux sociétés de navigation et aux constructeurs nationaux.

En vertu de la loi du 1^{er} août 1928, le Crédit Foncier est autorisé à émettre des obligations ou à créer des bons hypothécaires maritimes pour pouvoir consentir aux propriétaires de navires des prêts ou crédits d'un montant total de 200 millions par an pendant 5 ans. En principe, les constructions doivent être faites en France, mais jusqu'à concurrence de 40 millions, les armateurs sont autorisés à faire construire des navires en Allemagne, au compte des prestations en nature. Il importe de signaler d'autres avantages qui leur sont accordés et qui consistent dans des allocations d'intérêts et l'exemption de certains impôts.

La loi subséquente a modifié le taux des allocations aussi bien que celui des intérêts. Elle a augmenté, avec le nombre des opérations, celui des articles en même temps que la liste des catégories de bateaux, auxquels doivent s'appliquer l'exemption fiscale. L'exonération des droits d'importation a été étendue à l'Algérie et le taux qu'il est permis d'atteindre par tonneau de jauge pour les réparations de navires effectuées à l'étranger a été élevé pour être mis en rapport avec la valeur nouvelle de la monnaie. (8)

Comme on le voit, des mesures ont été prises par le Parlement pour venir au secours de l'armement national. Mais, sans méconnaître l'importance de l'effort qui a été réalisé, il y a lieu de se demander si tout a été fait pour permettre à la France d'avoir une flotte commerciale qui réponde à tous ses besoins et de remplir pleinement sa tâche de puissance colonisatrice.

En créant le crédit maritime, les représentants de la nation se

(8) Une loi du 29 mars 1931 complète les dispositions des deux lois précédentes. La principale disposition prévoit que l'ensemble des prêts n'excèdera pas 250 millions en moyenne par an pendant 5 ans.

sont lancés dans une voie où, bien avant eux, il faut le reconnaître, s'étaient engagés les Pouvoirs publics de certains autres pays. (9) Cependant, à notre sens, les résolutions qu'ils ont prises en émettant les votes que nous venons d'indiquer ne suffiront point à déterminer, dans la mesure qui convient, le relèvement de la marine marchande nationale et à donner un développement assez large aux relations commerciales de la Métropole avec ses colonies.

Sans doute un stimulant précieux est créé et l'on ne peut que se réjouir de la réalisation d'intéressantes réformes qui permettront à notre flotte d'avoir une capacité et un pouvoir d'élasticité qui lui manquaient auparavant. Mais les solutions adoptées, tout en paraissant être plus que des palliatifs, ne semblent pas constituer pourtant des remèdes assez énergiques pour enrayer, avec la vigueur que nous aurions souhaitée, le mal précédemment signalé. En dépit des allocations qui leur seront consenties, nos armateurs n'entreprendront pas une reconstitution d'ensemble immédiate de leur flotte, car ils auront encore à payer, sur leurs propres ressources, des intérêts assez considérables, et, en ce qui concerne les remboursements ultérieurs à opérer, il leur faudra prendre de sérieuses précautions pour ne pas se trouver en présence d'exigibilités auxquelles ils ne pourraient satisfaire qu'en épuisant leur fonds initial et leurs réserves. Il faut donc s'attendre à ce qu'ils s'appliquent simplement à remplacer peu à peu, par des unités nouvelles, les vieux bateaux qui doivent nécessairement être mis hors d'usage. Mais ce procédé n'est certes pas celui qu'il convient d'employer, si l'on tient à avoir une flotte qui réponde aux exigences d'un commerce assez étendu et contribue à assurer au pays, en général, au monde des affaires, tant

(9) L'Italie qui avait réalisé sur la France une avance assez grande, au point de vue maritime, n'a cependant accompli qu'après elle une réforme analogue. Un décret-loi, en date du 13 août 1928 a, en effet, créé, à Rome, un Institut de crédit naval dont le capital est fixé à cent millions de liras. Le montant des obligations que cet Institut a le droit d'émettre pour consentir des prêts aux armateurs est de un milliard de liras. C'est donc, comme on le voit, un établissement nouveau qui est appelé à distribuer le crédit aux intéressés, tandis qu'en France c'est le Crédit Foncier. A part cette particularité et le taux d'intérêt à payer par les armateurs, qui est moindre qu'en France, les deux systèmes ne présentent que des différences peu importantes.

Une loi du 8 juillet 1929 a aussi établi des primes assez élevées dont le taux varie avec la vitesse du navire. Déjà, un an et demi auparavant, par une loi du 1er décembre 1927, le Parlement italien avait attribué des allocations dites de compensation pour des économies de combustibles réalisées en proportion de la vitesse.

en France qu'aux colonies, en particulier, une situation avantageuse dans la grande lutte mondiale. Ce qu'il importe donc d'obtenir, dans les circonstances présentes, c'est une mesure ou un ensemble de mesures qui permettent d'accroître la puissance de notre marine marchande de telle sorte que la distance qui la sépare aujourd'hui de celles qu'elle devançait autrefois soit tout au moins franchie.

Le gouvernement vient de penser, il est vrai, à la construction de certains paquebots rapides bien aménagés et pourvus de tout le confort moderne, pour accorder à nos concitoyens de l'Algérie les satisfactions qu'ils ne peuvent obtenir entièrement du service actuellement monopolisé de l'Afrique du Nord. A cet effet, dans un addendum du projet de loi relatif à son programme d'outillage économique dont l'exécution doit se poursuivre durant une période de 5 années, il a prévu une augmentation de crédit de 160 millions que la Chambre ne manquera certainement pas de voter.

Mais cette mesure, si importante qu'elle soit, n'intéresse qu'une partie de notre domaine d'outre-mer. Ce qu'il faut prévoir, ce sont, ainsi que nous l'avons déjà dit, des mesures d'ordre général, des réalisations qui intéressent l'ensemble de notre territoire extérieur.

Des suggestions qui peuvent être faites à ce sujet, il en est une qui paraît toute naturelle. Elle se rapporte à l'adoption d'un système dont la mise en pratique implique l'application du plan Young et l'utilisation des prestations en nature. Cette utilisation a été, certes, prévue par la loi du 1^{er} août 1928 dont nous avons fait connaître les principales dispositions (10); mais elle l'a été pour une part assez restreinte des constructions qui peuvent être faites dans les chantiers de notre ex-ennemie. Les armateurs français sont, du reste, libres de s'adresser à l'Allemagne pour la part ainsi fixée. Ils ont la possibilité d'exercer une faculté limitée, mais ne sont astreints à aucune obligation.

Nous concevons, nous, autrement que le législateur de 1928, le système auquel il est, pour l'instant, fait allusion. Il s'agit d'améliorer notre flotte, de la compléter et même d'en augmenter les unités dans un temps déterminé, en ayant obligatoirement recours, le plus qu'il est possible, aux moyens prévus par le traité de Versailles et

(10) Il s'agissait alors du plan Dawes.

le plan Young. Il y aurait donc lieu de demander à l'Allemagne de nous livrer, au cours d'une période limitée, les bateaux de charge dont nous avons besoin et particulièrement les tramps dont il a été question, pour établir, d'une part, des lignes annexes aux lieux où elles font défaut, et desservir, d'autre part, suivant les nécessités du moment, les ports qui sont un peu délaissés pour des raisons de distance et d'aménagement insuffisant.

Pareille combinaison ne peut entrer évidemment dans les vues des propriétaires de nos chantiers de construction. Mais que doit-on défendre? Les seuls intérêts de quelques sociétés particulières ou bien ceux du pays en général? Et s'il est des intérêts privés qui, dans certains cas et dans une certaine mesure, doivent bénéficier de l'appui collectif des citoyens, ne sont-ce pas, en raison des rapports étroits qu'ils ont avec l'intérêt général, ceux de l'armement avant, tout au moins, ceux des sociétés de construction, qui ne se confondent pas toujours avec eux, et, à certains moments, leur sont, au contraire, opposés?

Chaque fois qu'il s'agit de réaliser une réforme qui tend à apporter une amélioration au sort des membres de la collectivité, ceux dont les privilèges sont menacés se récrient, s'indignent, certains jours même se révoltent. De multiples protestations sont adressées au Parlement, et, dans des journaux de bonne ou de mauvaise foi, des critiques sont formulées qui arrêtent, par instants, l'élan spontané des Pouvoirs publics. Et c'est ainsi qu'à certaines heures le progrès est enrayé.

Tous ceux qui parviennent à soumettre les dirigeants à leurs vues, à maintenir leurs privilèges ou à obtenir l'appui officiel qui facilite le succès de leurs entreprises particulières, devraient s'employer, en retour des avantages à eux consentis, à seconder l'Etat dans son œuvre de restauration définitive. Nos constructeurs qui, à une certaine époque et dans une certaine mesure, ont bénéficié des faveurs du Parlement auraient dû prendre leurs dispositions pour modifier, dans un but strictement économique, leur organisation technique et matérielle; ils auraient pu, en raison du concours qui leur était alors assuré, s'appliquer, dès la première heure, à perfectionner leur méthode pour produire à meilleur compte et favoriser les entreprises d'armement. Mais l'aide qui leur fut apportée ne les détermina point

à diriger toute leur activité dans ce sens. Pendant que les concurrents étrangers simplifiaient leurs procédés et amélioreraient leur outillage pour construire dans les meilleures conditions possibles, eux, forts de la protection du gouvernement et des Assemblées, n'éprouvaient point le besoin de rationaliser complètement leur industrie pour diminuer d'une façon sensible leur prix de revient.

Aussi, quand cette protection leur manqua et qu'augmentèrent les effets d'une crise qui devait affaiblir leurs moyens d'action, se trouvèrent-ils dans une situation assez critique et leur fut-il impossible d'accorder la moindre faveur aux compagnies de navigation qui se trouvaient elles-mêmes aux prises avec les plus grandes difficultés.

Cette circonstance n'est rappelée que pour prouver qu'il ne faut pas considérer l'intérêt d'une seule catégorie de citoyens, mais celui de toute la collectivité. Il faut éviter, en tout cas, de le confondre toujours, dans toutes les circonstances, avec ce dernier. En l'espèce, et à cause des avantages que la chose pouvait procurer, celui de la nation exigeait que des commandes de navires fussent faites aux chantiers étrangers, pour une part beaucoup plus large que celle qui était rendue possible par notre législation et le bon vouloir du gouvernement.

On ne manquera assurément pas de dire que cette faculté d'acquiescer des navires au dehors est une liberté fâcheuse parce qu'elle est de nature à léser de puissants intérêts. Nos constructeurs ont prétendu déjà que, dans le passé, les commandes faites à l'extérieur leur avaient nui d'une façon considérable. Et il a suffi qu'ils l'aient déclaré pour que d'autres l'affirment à leur tour. Cependant, quand on apprécie les faits d'une façon scrupuleuse et purement objective, on est obligé de penser que leur opinion est erronée, tout au moins exagérée.

S'il faut admettre ce qu'a dit au Sénat le rapporteur du projet de loi sur le crédit maritime voté par le Parlement en 1928, les commandes faites à l'étranger n'auraient porté que sur quelques petites barques, abstraction faite de ce qui a été demandé aux Allemands sur le compte des prestations en nature. En ce qui concerne ces prestations, il ne faut pas oublier que le gouvernement n'autorisait, au profit d'une compagnie française, la construction d'un navire dans

un chantier allemand que sous la réserve expresse d'une demande à adresser à un chantier français pour celle d'un navire d'une égale puissance. Une chose qu'il importe enfin de remarquer, c'est qu'à part la cherté du prix des constructions en France, nos chantiers ne sont pas assez bien organisés pour pouvoir exécuter toutes les commandes nationales; ils ne sont même pas suffisamment outillés ou aménagés pour pouvoir procéder à toutes les réparations nécessaires. En attendant que, par une organisation technique supérieure, nos constructeurs parviennent à les mettre en état de concurrencer leurs rivaux et d'accepter toutes les commandes, y a-t-il un mal à ce qu'on fasse appel aux chantiers navals étrangers, dans la mesure qui convient, pour reconstituer notre flotte?

Dans la revue des « Questions coloniales et maritimes » du mois de mars 1930, M. Maurice Rondet-Saint a publié un article dans lequel il montre comment nous sommes handicapés à cause du prix de revient qui est plus bas et de l'exécution qui est plus rapide à l'étranger. « L'exemple récent du « Paris » en est la preuve dit-il. Il était dans la grande cale sèche du Havre, il en est sorti, après consolidation de son avarie pour aller se faire réparer définitivement en Hollande, et ce n'est pas la première fois que le fait se produit.

Si l'on songe qu'il a fallu, comme le fait ressortir avec raison, M. de Raulin, payer une entrée et une sortie du bassin, dépenser du combustible pour le voyage aller et le voyage retour, tenir compte du temps perdu et de la valeur élevée du florin, et qu'en dépit de cette surcharge, la Compagnie générale transatlantique a eu avantage à envoyer son navire se faire réparer en Hollande, on se rend clairement compte de l'infériorité de réalisation devant laquelle on se trouve chez nous dans ces conditions ».

Voilà pour les réparations. Et pour les constructions?

La même revue du mois de janvier rapporte les paroles qui ont été prononcées par le ministre de la Marine marchande, à l'inauguration des transformations du paquebot « Paris », au Havre, le 14 janvier 1930. Parlant de nos chantiers navals, le ministre s'exprime ainsi: « Nous les voyons contraints, malgré eux, de refuser des commandes, non seulement de l'étranger, mais encore de l'armement français; des commandes pour 130.000 tonnes ont été passées à

l'étranger dont 90.000 en Angleterre et en Irlande, car, je ne parle pas à dessein des 40.000 tonnes commandées en Allemagne au titre des réparations. D'autre part, nous ne construisons plus de cargos en France ».

Comme on le voit, c'est tantôt le prix et tantôt l'impossibilité matérielle d'exécuter les commandes qui ont placé et placent encore nos chantiers dans un état d'infériorité par rapport à ceux de l'étranger.

Quelles réflexions suggèrent ces constatations. Elles portent à penser qu'au moment où la crise de l'armement était chez nous intense, avant comme après la guerre, il fallait, sans doute, favoriser nos constructeurs par des moyens appropriés aux circonstances, par ceux surtout qui étaient susceptibles de les déterminer à perfectionner leur outillage, mais aussi faire un appel des plus larges au concours des chantiers du dehors pour essayer d'accroître d'une façon continue la capacité de notre flotte.

Il était du devoir de ceux qui représentent la nation d'encourager les initiatives en ce sens. Mais obéissant à des considérations d'ordre plutôt particulier que général, les Pouvoirs publics aussi bien que le Parlement n'ont pas cru devoir faciliter, dans la mesure qui convenait, les opérations d'achat à l'étranger.

Que s'est-il alors passé? L'armement français, en raison de la cherté des constructions faites dans nos chantiers, d'une part, et des difficultés d'exécution qui entravaient le développement de son industrie, d'autre part, a été amené, malgré ses besoins, à diminuer le nombre des commandes qu'il ne pouvait adresser qu'aux établissements nationaux. Notre tonnage a été par suite limité au strict nécessaire, pendant la guerre, et si le gouvernement n'avait pas été contraint, au cours de la même période, de faire construire de nouvelles unités pour constituer une flotte d'Etat dont nos compagnies de navigation ont pu bénéficier dans la suite, si, d'autre part, à ces unités n'avaient pu être ajoutées celles attribuées à la France et prélevées sur le contingent enlevé à l'Allemagne, après la fin du conflit, nos lignes de navigation auraient été des plus réduites et notre commerce bien affaibli.

Malgré cet appoint, et pour les raisons que nous avons fait connaître, il a été impossible à la nation de développer, dans une mesure



plus large que celle indiquée, les relations de la Métropole avec ses possessions. Les chantiers de construction de certains pays étant mieux organisés, leur armement plus soutenu, il a été facile à leurs compagnies de navigation de faire toucher par leurs cargos certains points de notre territoire extérieur que les nôtres elles-mêmes ne pouvaient desservir. C'est ainsi que le marché étranger a pu être facilement approvisionné de nombre de nos produits coloniaux, que le marché national n'a pu l'être suffisamment des mêmes produits, et c'est ainsi que, d'autre part, certaines de nos possessions ont pu recevoir des marchandises étrangères que la France elle-même n'a pu leur fournir.

Nous avons déjà fait connaître les conséquences d'un pareil désavantage pour notre industrie, notre commerce et notre change. Et, afin de les prévenir, nous avons dit quel système il y avait lieu d'appliquer au cours de la période de fléchissement de nos forces maritimes. Mais il ne suffit pas de déterminer théoriquement la position qui devait être prise, en l'espèce par la nation, il faut de plus indiquer les moyens pratiques auxquels il était nécessaire de recourir pour parer aux plus fâcheuses éventualités.

Tout d'abord, en ce qui concerne nos constructeurs, que devait-il être décidé? Il nous semble qu'on aurait dû, non pas leur accorder sous la forme d'une prime directe, une protection qui a parfois affaibli leur faculté d'initiative, mais supprimer définitivement, et même longtemps avant la guerre, les entraves à la construction qui résultent de toutes les taxes et surtaxes dont sont frappées les matières premières qu'ils sont obligés de se procurer à l'étranger. On aurait pu, d'une façon générale, les affranchir de l'impôt sur le revenu, pour une période déterminée, à la condition qu'ils construisent, chaque année, un certain nombre de navires français, ou quel qu'en soit le nombre, certaines catégories de bateaux d'un tonnage global fixé d'avance. Débarrassés de ces entraves, ils auraient pu soutenir la concurrence et construire aussi pour les autres nations de façon à récupérer, d'un côté, ce dont ils auraient pu être privés, de l'autre, en raison des commandes exécutées à l'étranger.

Nous parlons des commandes adressées et exécutées au dehors, parce que tout en favorisant en un sens, nos propres chantiers, il n'aurait point fallu négliger de tirer parti des facilités qu'auraient pu

offrir ceux de l'extérieur pour la reconstitution d'une grande partie de notre flotte. Ce qui, en la matière, était facile avant la guerre, l'était encore davantage dans la période d'après guerre, en vertu des clauses du traité de Versailles. Au moment où notre économie était troublée, où il était impossible à nos chantiers de se procurer à l'étranger, sans de très lourds sacrifices, les engins et matériaux indispensables à leurs travaux, la France aurait dû constituer, comme elle l'a fait durant la guerre, mais avec l'aide de nos anciens ennemis, cette fois, une flotte nouvelle pour effectuer les transports urgents et opérer des échanges avec ses colonies. L'Etat aurait dû, ce nous semble, faire un appel pressant à l'industrie allemande dans les conditions prévues au plan Dawes. Pour ne pas cependant mécontenter nos constructeurs outre mesure, en prévoyant que les unités de la flotte dont nous parlons seraient fournies par l'Allemagne, le Parlement aurait décidé que les travaux de réparation et tous ceux relatifs au remplacement des bâtiments déclarés hors d'usage seraient réservés à nos chantiers. Enfin, pour le cas où l'on aurait été contraint d'admettre les constructeurs nationaux à participer dans une plus large mesure aux avantages de la réforme, on aurait apaisé leurs inquiétudes, en modifiant dans certaines de ses parties l'ordonnance du système qui vient d'être esquissé, et l'on aurait exigé que l'Allemagne fournisse les prestations demandées, pour moitié sous la forme de constructions définitivement achevées, et, pour le reste, sous la forme de matières premières à transmettre aux établissements nationaux pour l'exécution des commandes faites par l'Etat lui-même.

On dira qu'il n'est point possible aujourd'hui d'appliquer ce système, le plan Young ayant été substitué au plan Dawes et la part de prestations attribuée à la France ayant été réduite d'une façon considérable. Sous le régime antérieur, la France pouvait disposer de 1 milliard 300 millions de mark-or sur un total de 2 milliards 500 millions attribués aux Alliés. Maintenant, avec le Recovery Act, sa part n'est plus, pour la première année, que de 400 millions 700 reichsmarks, sur un total de près de 740 millions à répartir entre tous les pays intéressés. Il y a lieu d'ajouter que l'obligation imposée à chaque département ministériel de prévoir à son budget le crédit relatif aux paiements des livraisons qui doivent être effectuées dans

le délai d'un an, parce que les sommes à provenir de ces paiements doivent servir à éteindre les dettes interalliées, constitue une entrave aux opérations de grande envergure.

Les difficultés signalées peuvent à la rigueur, être invoquées pour faire rejeter notre première formule, mais non la seconde. Si pourtant celle-ci peut ne point paraître applicable dans son intégralité, elle peut l'être, du moins en partie. En effet, à supposer que les circonstances présentes ne permettent pas à la France d'obtenir de l'Allemagne, à titre de prestations en nature, les navires dont le pays a besoin pour constituer une flotte complémentaire, elles lui permettent cependant d'obtenir d'elle les matières et produits susceptibles d'être utilisés par les chantiers nationaux pour la construction de ces navires. On ne peut plus dire qu'un tort serait causé à ces derniers. Il s'agit, en l'espèce, d'avantages à leur accorder, puisqu'ils pourraient avoir, sans bourse délier, tous les objets et matériaux nécessaires à leur industrie, à la condition d'en précompter la valeur sur ce qui leur serait dû par l'Etat pour la construction des navires.

Mais, s'il est prouvé qu'ils n'auraient à souffrir d'aucun préjudice, il n'en est pas de même, dira-t-on, en ce qui concerne nos fabricants et nos producteurs. Il peut apparaître, en effet, que l'utilisation du système des prestations en nature est de nature à nuire aux intérêts des nationaux qui voudraient écouler sur leur propre marché des matières et produits semblables à ceux qui seraient livrés par l'Allemagne. C'est une question à débattre que celle de savoir si pareil procédé peut causer un dommage véritable à une catégorie de propriétaires et d'industriels à qui il suffirait d'améliorer leur méthode de production et de rationaliser leur industrie pour pouvoir diminuer leur prix de revient et élargir par suite leurs débouchés au dehors; mais ce qui est indubitable, c'est le préjudice causé au pays tout entier par le parti-pris manifeste, chez certains hommes du pouvoir, de ne point permettre que la France obtienne de l'Allemagne, sans qu'elle ait à effectuer, sauf la réserve susdite, aucun débours, des produits qui peuvent servir à la rénovation de sa puissance économique. Il y a lieu de supposer qu'on parviendra un jour à vaincre cet esprit particulariste et à accroître, pour satisfaire les besoins de son commerce, la flotte marchande de la France. Il faut maintenant se demander sur quels points et de quelle façon devraient être

employés les navires, si jamais ils pouvaient être obtenus par l'Etat dans les conditions qui viennent d'être indiquées.

Que ferait-on des unités nouvelles, en effet? Sur quelles lignes seraient-elles mises en service et qui serait appelé à les utiliser? Constitueraient-elles une flotte d'Etat ou deviendraient-elles, sous des conditions déterminées, la propriété des compagnies actuelles, pour former une sorte de flotte auxiliaire? Nous croyons que, pour l'instant, il serait préférable d'appliquer un système spécial. Le gouvernement devrait, à notre sens, provoquer la création d'une société nouvelle qui, en obéissant à ses suggestions et en subissant son contrôle, pourrait disposer des bateaux construits dans l'intérêt du pays.

L'Etat ne dirigerait pas et n'exploiterait pas lui-même, mais il aurait un représentant au sein du conseil d'administration de la société. L'exploitation nouvelle apparaîtrait sous la forme d'un service concédé, d'un service à caractère tout au moins mixte. Toutes les unités de la flotte constituée, ainsi que nous l'avons supposé, seraient remises à la société, à charge par elle, de les entretenir toujours en bon état, de les renouveler à des époques bien déterminées et de livrer aux représentants de la nation, à la fin de la période prévue par le contrat, un nombre égal de navires d'égale valeur, en parfait état de navigabilité. Les Pouvoirs publics auraient évidemment toujours le droit de renouveler le contrat pour la durée qui leur plairait.

La société n'aurait pas à fournir à l'Etat une contre-prestation fixe et en valeur pour les bâtiments mis à sa disposition; mais, en compensation des avantages obtenus, elle accepterait de lui abandonner toute la part de bénéfices qui excéderait, en réalité, un pourcentage d'intérêts prévus pour elle.

Le personnel maritime devrait, sous une forme ou sous une autre, participer aussi aux profits de l'entreprise. Le monde du travail ne donne le meilleur de son activité et ne suscite aucun conflit que lorsqu'il est directement et sérieusement intéressé au développement d'une exploitation dont le succès fait naître en lui de solides espérances. Il conviendrait donc que, dans les statuts qui seraient élaborés pour déterminer ses rapports avec la société une disposition soit prévue dans un sens conforme au principe précédemment énoncé.

Nous nous sommes demandé sur quelles lignes devraient être

placées les unités de la flotte créée dans les conditions sus-indiquées? Cette organisation nouvelle ne manquerait pas, certes, d'inquiéter à bon droit les compagnies actuelles. Pour ne point préjudicier à leurs intérêts, on emploierait les bâtiments nouveaux à effectuer des voyages réguliers dans les contrées qui ne sont encore reliées par aucun service ou sont incomplètement desservies. Les lignes annexes dont nous avons déjà parlé seraient établies et l'on se servirait de tramps, de vapeurs charbonniers et même de paquebots mixtes pour opérer, sur différents points, des transbordements avec les bateaux des compagnies anciennes qui continueraient à suivre leurs voies habituelles.

La flotte organisée et utilisée de la façon que nous avons expliquée pourrait donc être considérée comme une sorte de complément de celle qui existe déjà. Loin de constituer, pour nos vieilles sociétés de navigation, un nouvel élément de concurrence, elle leur apparaîtrait, au contraire, comme l'élément générateur d'un nouveau frêt qui serait d'autant plus considérable que le développement de nos colonies, pour les raisons susdites, deviendrait plus intense.

Il y aurait lieu toutefois de placer sur les lignes Guinée et France-Amérique, comme on demande à le faire pour celle de France-Algérie, un ou deux bateaux qui seraient aménagés de telle sorte qu'ils puissent transporter commodément dans la Métropole les arachides, les viandes frigorifiées, les fruits périssables, ainsi que d'autres denrées et matières nécessaires à notre vie quotidienne, qui sont drainées sur d'autres rives, à l'heure présente.

Mais pourquoi ce système particulier, dira-t-on? Il semble naturel de le préférer à d'autres, en raison des avantages qu'il présente. Tout d'abord l'Etat commandant les bateaux en son nom, d'après les plans établis par ses ingénieurs, on aurait les installations et les aménagements que les expéditeurs et le gouvernement lui-même essayent en vain d'obtenir des compagnies actuelles, dans des conditions tout au moins satisfaisantes. Ensuite, la crainte de voir se généraliser pareil mode d'entreprise pourrait inciter les anciennes compagnies à améliorer leurs transports. Pour ses besoins personnels, l'Etat exercerait, en temps de paix, par la simple application d'une disposition analogue à celle de la loi du 17 juillet 1898, un droit de réquisition très large. En cas de négligence, d'exécution

incomplète du service, il pourrait même, substituer à la nouvelle société toute autre firme qui, en la circonstance, lui offrirait de meilleures et plus sérieuses garanties.

A ce système, on peut évidemment faire certaines objections. Tout d'abord, on peut dire qu'un tel service ressemblerait fort à un monopole constitué par l'Etat lui-même, au profit de certains intérêts privés. Mais dans le cas que nous envisageons, il ne s'agit point d'un réel monopole, puisque n'importe quelle compagnie serait libre de diriger ses navires sur les points desservis par la société nouvelle. Le seul avantage concédé, en l'espèce, à cette dernière, serait la mise à sa disposition d'une flotte qui appartiendrait, en réalité, à la nation, avec l'obligation toutefois de s'en servir suivant des conditions bien déterminées. Nous ne voyons pas pourquoi cet avantage ne pourrait lui être accordé pourvu que ce soit dans l'intérêt public, les compagnies actuelles recevant bien des avances ou des subventions qui leur permettent parfois d'établir un monopole de fait à leur profit particulier.

Une autre objection qui pourrait être formulée consisterait à prétendre que le mode d'entreprise que nous prévoyons ne saurait être admis et utilisé sans qu'il soit apporté une modification profonde aux lois des 1^{er} août et 10 août 1929.

Sans doute, nous aurions souhaité qu'au système adopté par le législateur soit préféré celui que nous indiquons, puisque nous l'avons déjà dit, tout en réalisant un réel progrès sur les anciennes conceptions, ce système ne cadre pas tout à fait avec les vues qu'il faut, selon nous, faire prévaloir pour essayer d'accroître, comme il convient, la puissance de notre marine marchande et développer largement les relations commerciales de la France avec ses colonies. Il n'importe. L'emploi d'un procédé n'exclut pas celui de tout autre mode d'action, et l'on conçoit parfaitement qu'une nouvelle loi vienne faciliter davantage le mouvement d'extension de notre flotte de commerce pendant que les textes précités continueraient à être appliqués.

Il faut reconnaître qu'avant le vote des lois des 28 mars, 1^{er} août 1928 et 10 août 1929, nos compagnies de navigation n'étaient pas restées tout à fait inactives. Quelques-unes d'entre elles s'étaient adressées à nos chantiers pour la construction de certains bateaux,

et, depuis le vote de ces lois, de nouvelles commandes ont été adressées à ces derniers. La Compagnie générale transatlantique, la compagnie Paquet, le Sud-Atlantique, les Messageries maritimes et la Havraise péninsulaire ont, certes, réalisé un effort qui n'est pas à dédaigner. Mais des navires qui ont été construits, la plupart se dirigent vers les grands centres de l'Asie, de l'Amérique et de l'Océanie sans faire escale dans nos ports coloniaux. Depuis quelques années, il n'y a que trois paquebots des Messageries maritimes qui aient été lancés sur la ligne de l'Océan indien pour assurer le service franco-colonial et deux dans la Méditerranée, le « Président Dal Piaz » de la Transatlantique et le « Djenné » de la compagnie Paquet, qui assurent celui de l'Afrique du Nord. Il est vrai que certains autres bateaux des mêmes compagnies et trois cargos mixtes de la Havraise péninsulaire sont maintenant sur le chantier. Mais ils ne suffiront pas à faciliter, comme il convient, l'extension des rapports de la Métropole et de ses possessions.

En réalité, on n'a procédé jusqu'ici, et on ne continuera à procéder, durant un certain temps, ainsi que nous l'avons déjà dit, qu'au simple remplacement des vieilles unités. Ce renouvellement des forces vieilles de notre armement national sera poursuivi tout au moins pendant un ou deux lustres. Mais, au cours de cette période, les ports seront outillés, aménagés, les voies terriennes étendues, multipliées, la production deviendra, à n'en pas douter, plus intense, et d'autres bateaux apparaîtront indispensables pour assurer le transport des nouveaux produits demandés sur le marché.

La capacité de la flotte commerciale anglaise, nous l'avons vu, a déjà atteint 20.322.000 tonnes, celle de la flotte française n'est que de 3.471.000 tonnes.

C'est l'insuffisance des moyens dont dispose notre armement qui nous oblige à faire appel à celui de nos alliés. Ceux-ci profitent naturellement de nos embarras pour s'approvisionner avant nous, et quand ils nous aident, c'est au prix de sacrifices dont nous avons déjà déterminé l'importance et qu'on évalue tantôt à un milliard, tantôt à deux milliards par an, pour le seul transport effectué par eux, en France, des produits extérieurs. La nécessité s'impose donc à nous d'une transformation complète de notre système d'armement. Si nous tardons à agir dans ce sens, ce sera pour faciliter l'étranger plus que

nous-mêmes que nous aurons mis en valeur les vastes contrées de notre France d'au-delà les mers. Ce sera pour lui procurer non seulement des produits, ce qui ne sera pas un mal, si nous en sommes nous-mêmes suffisamment pourvus, mais encore un frêt que nous serons obligés de payer assez cher, aux époques de change instable, si jamais elles reviennent, pour les denrées de nos possessions qu'il voudra bien transporter chez nous.

Nous avons fait connaître les grandes réformes qui sont accomplies ou doivent, à notre avis, l'être dans la sphère maritime; ce qu'il convient maintenant d'indiquer, ce sont les mesures d'importance moindre qu'il appartient, soit aux compagnies existantes, soit à l'Etat lui-même, de prendre pour compléter l'organisation et déterminer l'expansion de notre marine marchande.

En ce qui concerne les compagnies, il est une institution qu'elles pourront utiliser au mieux de leurs intérêts: c'est celle de l'assurance. Il est indispensable qu'elles s'associent pour diminuer les lourdes charges qui pèsent sur elles et sont établies dans le but de les garantir contre les mauvais coups du sort. Une caisse d'assurance mutuelle sur laquelle pourraient être prélevés les fonds nécessaires, à l'effet de réparer les pertes subies par chacune d'elles, voilà l'organisme qu'il leur faut au plus tôt créer, si elles veulent se libérer du lourd fardeau qu'elles supportent en vue de mettre leurs entreprises à l'abri de l'aléa.

En ce qui concerne les Pouvoirs publics, nous avons vu qu'ils ont déjà fait un geste pour exonérer les compagnies de plusieurs sortes de contributions dans certains cas. Mais il faut amplifier ce geste pour qu'il ait une portée plus grande. Il faut que nos sociétés de navigation puissent, pendant une période assez longue, bénéficier de larges exemptions d'impôt. Cette faveur irait tout particulièrement à celles qui prendraient l'engagement d'assurer, sur les lignes nouvelles, suivant un tarif de frêt peu élevé, un service permanent et régulier. Il y aurait aussi lieu d'améliorer le sort du personnel des inscrits maritimes, au point de vue de l'engagement, des accidents, des congés annuels. Et, pour compléter cette œuvre réformatrice, on s'appliquerait à créer, dans les ports où ils pourraient être d'une très grande utilité, des entrepôts assez vastes, ainsi que des zones franches, dans le but de faciliter, d'une part, les approvisionnements,

d'autre part, la manipulation et la transformation des produits destinées à la réexportation.

Ce qui surcharge les budgets des Compagnies d'armement ce sont surtout les frais de construction, d'entretien et de réparation. Qu'en raison du développement de la production, dont nous ne cessons de montrer l'utilité, la France puisse être approvisionnée presque entièrement par nos possessions d'outre-mer, il se produira aussitôt un abaissement du coût de la vie, dont les heureux effets se feront sentir dans tous les domaines. Prix des matériaux, salaire du personnel, taux des impositions, tout diminuera, dans l'ensemble, en proportion de la plus grande quantité de matières jetées sur le marché national. On aura moins souvent recours à l'étranger, le marché des devises sera régularisé s'il est troublé, il se tiendra en équilibre si aucune spéculation ne vient le désorganiser, et, quant à la monnaie du pays, elle reprendra ou maintiendra sa valeur normale.

Autres moyens de communication : Radiotélégraphie. — Aviation. — Nous venons d'indiquer les mesures qu'il convient de prendre pour mettre en relation facile et directe, d'une part, les points importants du territoire colonial, et, d'autre part, ce territoire lui-même et la France continentale. Mais, il n'y a pas que les moyens de communication déjà signalés qui soient utiles. Grâce au progrès de la science, nous avons le téléphone, la télégraphie sans fil et l'avion, l'oiseau moderne, que dirige le cerveau aussi bien que la main de l'homme. Ce dernier moyen de communication facilite le transport immédiat des voyageurs, et, avec les autres, raccourcit les distances, accélère la transmission continue de la pensée, et, ce qui est un avantage considérable pour le développement de l'industrie et du commerce accroit, d'une façon constante, l'activité des échanges.

A considérer ce qui a été fait, en ce sens, on peut dire que la France n'a pas failli à sa mission civilisatrice. Elle a déjà aux colonies un réseau radiotélégraphique assez important. Elle a relié l'Afrique du Nord à l'Afrique occidentale française par un réseau intérieur qui comprend différents postes dont les principaux sont Ruffisque, Tombouctou, Araouan, Zinder. Ce dernier poste communique avec le poste de Fort-Lamy de l'Afrique équatoriale française.

A part le service intérieur, il y a le service côtier qui communique

avec ce service intérieur, d'une part, et avec la mer de l'autre. Citons quelques-unes de ses stations : Port-Etienne, Agadir, Casablanca, Dakar, Konakry, Bassam, Cotonou. Bamako, poste de la ligne intercoloniale, établit la communication de l'Afrique occidentale avec la France, la station de Brazzaville, celle de l'Afrique équatoriale avec la même Métropole. Nous avons d'autres postes déjà créés, en construction ou en projet dans l'Afrique équatoriale et dans nos autres colonies de l'Indochine, de Madagascar, des Antilles, de la Guyane, de la Nouvelle-Calédonie, de Tahiti, des Hébrides, de la côte des Somalis et de Saint-Pierre et Miquelon. De même au Cameroun. On parle d'un poste de radiodiffusion à créer à l'exposition de Vincennes pour vulgariser les utiles enseignements qui résulteront de la grande leçon de choses que constituera la représentation de la vie sous les formes par lesquelles elles se manifeste dans notre France extérieure. Ce qu'il y a lieu de souhaiter ardemment, c'est que le poste subsiste, lorsque la grande œuvre de l'Exposition ne sera plus qu'un souvenir dans l'esprit de la nation.

Le programme de la radiotélégraphie coloniale nous semble avoir été déjà conçu d'une façon si rationnelle qu'il n'y a pas, selon nous, à y apporter la moindre modification.

Que dire maintenant de la navigation aérienne ? Elle est aussi nécessaire, car elle permet d'assurer le service postal pour les cas d'extrême urgence et d'effectuer les transports qui ne souffrent aucun retard.

La compagnie générale Aéropostale qui a succédé à la compagnie Latécoère exploite une ligne Toulouse-Casablanca-Dakar de 4.695 kilomètres qui a été prolongée, en 1928 jusqu'à Buenos-Ayres, et, en 1929, jusqu'à Santiago du Chili. Cette ligne, d'une longueur totale de 13.865 kilomètres, est parcourue en huit jours. Le service entre Dakar et Natal est effectué par aviso. (1)

Deux avions partent l'un de Toulouse, l'autre de Marseille et opèrent leur jonction à Barcelone. L'avion qui quitte ensuite Barcelone pour se rendre en Afrique passe à Alicante, à Malaga, à Tanger, ensuite à Rabat et à Casablanca avant d'atteindre Dakar.

Un service quotidien se fait, d'autre part, de Marseille à Alger,

(1) La Société est sur le point d'être mise en liquidation, mais le Parlement a voté une subvention pour permettre la continuation du service.

et d'Alger, l'avion continue sur Oran, Oudja, Fez, Rabat et Casablanca.

Un troisième service est assuré aussi quotidiennement par la compagnie Air-Union, de Marseille à Tunis, en passant à Ajaccio, service qui est prolongé et assuré deux fois par semaine de Tunis à Bône.

L'Afrique du Nord est par conséquent desservie. Dakar, nous l'avons vu, communique avec la France par la voie aérienne, mais, si nous faisons abstraction, pour l'instant, des services organisés par l'aéronautique militaire, nous pouvons dire, que par cette voie, tout le reste de nos possessions africaines est sans relation avec la Métropole. De ce côté, il y a donc une lacune à combler.

On peut de Dakar établir un réseau qui rayonnerait sur les centres importants de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale, ainsi que sur ceux du Cameroun et du Togo. De l'Afrique équatoriale, le réseau pourrait s'étendre jusqu'à Madagascar et même à la Réunion. Le gouvernement a élaboré, paraît-il un projet en ce sens, et l'on parle d'un accord qui aurait été déjà conclu entre la France et la Belgique pour qu'une coopération soit établie entre le service qui est assuré sur la ligne actuelle du Congo belge et celui qui doit l'être sur la ligne que la Métropole a l'intention de créer sur tout son territoire africain et de prolonger jusqu'à l'île malgache.

La France ne doit évidemment pas s'intéresser à ses seules possessions de l'Afrique; celles de l'Amérique et de l'Asie doivent aussi solliciter son attention. Il ne lui sera pas difficile d'opérer, vers le sol guyanais aussi bien qu'antillais une bifurcation de la ligne France-Amérique, à partir de la première escale brésilienne. Une communication pourrait être établie entre Natal et la Guyane française, puis entre la Guyane, le Venezuela et les Antilles. En ce qui concerne l'Asie, une première réalisation est déjà obtenue avec la compagnie Air-Orient dont les avions desservent la France, l'Italie, la Grèce et la Syrie et arrivent jusqu'à Beyrouth. De Beyrouth à Damas le service postal est assuré par automobile. Mais de Damas à Bagdad, on reprend la voie des airs.

La compagnie Air-Orient pense continuer le service jusqu'à Bangkok avec le concours d'une compagnie hollandaise et par ses

propres moyens de Bangkok à Saïgon. Quand ce projet sera entièrement exécuté, la Métropole pourra entretenir des rapports plus suivis avec sa grande possession asiatique. (1) Mais cela ne sera pas suffisant, il faudra créer aussi un réseau intérieur pour faire communiquer entre eux les principaux centres du Tonkin, de l'Annam, du Laos, de la Cochinchine et du Cambodge.

(1) La ligne France-Indochine vient d'être établie par la Compagnie.

CHAPITRE IV.

MESURES TENDANT A FACILITER LES TRANSACTIONS: LIBERTÉ COMMERCIALE. — LA LÉGISLATION ET LE COMMERCE AUX COLONIES AVANT ET APRÈS LA LOI DE 1892. RAISONS POUR LESQUELLES IL FAUT SUPPRIMER LE TARIF DOUANIER D'ABORD AUX COLONIES.

La liberté commerciale. — Nous avons prévu les principaux moyens à employer, les principaux travaux à exécuter pour décupler la force productive de nos colonies et faciliter le transport de leurs denrées sur le marché extérieur, tout particulièrement sur le marché national. Plaçons-nous, maintenant, dans le cas où une moisson abondante est faite. Les denrées produites sont rendues ou susceptibles d'être rendues rapidement sur ce marché. Les marchandises sont offertes. A quel prix?

Si leur prix est élevé, le commerçant ou le consommateur métropolitain ne les achètera point ou les achètera en quantité moindre qu'autrefois, et, désormais, il supprimera ou diminuera ses commandes jusqu'à ce que l'offre du vendeur devienne pour lui meilleure. L'industriel qui craint d'affronter la concurrence fera de même; il restreindra ses demandes de matières premières, et, loin de s'engager dans la voie d'une intense fabrication, il s'emploiera à n'obtenir qu'un minimum de production.

Quelle sera, d'autre part, la situation des exploitants coloniaux? Si leurs dépenses d'exploitation et les conditions du marché sont telles qu'il leur soit impossible d'écouler leurs produits sans subir des pertes considérables, ils les conserveront dans les dépôts et attendront, en se croisant les bras, des temps plus favorables. Si les temps plus propices tardent à venir, toutes les sommes qui leur auront servi à mettre en valeur leurs propriétés constitueront de véritables immobilisations de capitaux, et l'activité exercée par eux, dans le passé, n'aura été d'aucun profit ni pour la collectivité ni pour eux-mêmes. Si, au contraire, ils se trouvent acculés à la nécessité de vendre à perte leurs denrées, ils iront probablement à la ruine et abandonneront sans doute leurs exploitations. A considérer les résultats, au point de vue national, on pourra dire qu'ils sont négatifs, si l'on ne veut envisager que leur portée pratique, pour l'avenir. Au

point de vue général, en effet, on n'aura pas atteint le but poursuivi, et toutes les dépenses effectuées pour mettre les terres coloniales en valeur auront été inutiles.

Ce qu'il importe donc de prévoir, pour conjurer les crises funestes, c'est une organisation rationnelle des échanges, qui permette à l'exportateur de livrer ses produits sur le marché à un prix rémunérateur, et à l'importateur de se les procurer, cependant, à assez bon compte, pour pouvoir fabriquer, revendre ou consommer dans les conditions les plus avantageuses. Mais, une telle rationalisation n'est possible que si l'on supprime les frais parasites qui augmentent la valeur marchande de la denrée et provoquent, dans l'économie nationale, un déséquilibre dont le principal effet est de déterminer le trouble et l'instabilité dans les affaires, de créer, par suite, une vie factice et désordonnée pour l'individu aussi bien que pour la collectivité. Cette réflexion nous amène à parler des mesures fiscales prohibitives et des taxes douanières dont l'application ne peut qu'être funeste aux intérêts des producteurs de nos possessions extérieures ainsi que des commerçants et des consommateurs de la Métropole.

S'il est vrai qu'il suffit, pour faciliter la vente des produits coloniaux, de les libérer des principaux obstacles qui s'opposent à leur écoulement, il apparaît évident que les charges fiscales qui sont imposées, souvent, sans mesure et sans raison sérieuse, au commerce ou à la production, et constituent autant d'entraves à la liberté des échanges, doivent disparaître pour que les transactions puissent s'opérer d'une façon normale.

Les mesures qui tendent, d'une part, à prohiber ou à limiter l'importation de certaines marchandises coloniales et, d'autre part, à taxer et à surtaxer certaines autres, portent une atteinte directe au mouvement d'échanges qui se produit entre la France continentale et son territoire d'outre-mer. Mais il en est qui provoquent aussi des effets indirects et nuisent en outre aux rapports depuis longtemps établis entre le commerce français et celui des autres nations. Ce sont les tarifications dont les denrées étrangères sont l'objet dans nos colonies, et qui déterminent, dans les pays d'où ces denrées proviennent, l'établissement, sur nos produits tant métropolitains que coloniaux, de droits de représailles, souvent exagérés et parfois pro-

hibitifs. Ainsi que nous pensons pouvoir le démontrer, ces diverses mesures, quel que soit leur caractère, préjudicient, d'une façon certaine, aux intérêts de l'agriculture et du commerce aux colonies.

Législation et commerce aux colonies sous le second empire.

— Cette opinion était celle des hommes du second Empire, dont le libéralisme économique s'inspirait d'autres principes que ceux dont se pénètrent aujourd'hui nos publicistes ainsi que nos hommes d'Etat. De ces principes, ils ont fait, il faut le reconnaître, une application rationnelle qui a produit d'importantes et heureuses conséquences pour la nation.

Le texte qui, sous le second empire, a permis d'inaugurer des traditions libérales dans la matière dont nous nous occupons, est le Sénatus-Consulte du 4 juillet 1866. Il a donné aux anciennes colonies des Antilles et de la Réunion le droit d'établir le régime douanier applicable aux produits étrangers importés sur leur territoire. Aux termes de l'article II de ce Sénatus-Consulte, toutes décisions prises, en l'espèce, ne pouvaient devenir exécutoires que par des décrets du chef de l'Etat, rendus dans la forme réglementaire. Mais l'initiative des décisions devait appartenir aux colonies elles-mêmes et le contenu des règles prescrites sortir des délibérations de leurs propres assemblées. Connaissant mieux que la Métropole leurs propres besoins, elles pouvaient instituer un système entièrement approprié à leur état économique. Libérées en 1861 du Pacte colonial qui les avait contraintes à s'approvisionner sur le marché national et, en un certain sens, empêchées de se développer, habilitées par le texte constitutionnel de 1866 à régler leur statut douanier, elles pouvaient désormais s'affranchir des entraves fiscales qui comprimaient leur essor et exercer leur activité en vue d'une production plus grande et d'un commerce plus florissant. Elles n'hésitèrent pas à user du droit qui leur était conféré et peu à peu renversèrent les barrières qui les empêchaient d'étendre leurs relations commerciales avec l'étranger. Aussi, à la fin de l'empire, commença pour elles une ère de prospérité qui devait se prolonger jusqu'au jour où des crises inattendues vinrent bouleverser leur structure économique.

La France connut, comme elles, des périodes de redressement, mais, comme elles aussi, vécut des heures de douloureuses péripéties.

Quand périlclita une partie de son industrie, elle attribua l'empirement des choses à l'application continue du régime de liberté, établi sous l'empire, et dès 1884 détermina ses filles d'outre-mer à modifier dans un sens peu libéral leur législation douanière. Depuis longtemps déjà, elle éprouvait le besoin d'opérer une refonte de sa propre législation. Les efforts qu'elle déploya, dans ce but, aboutirent au vote de la loi du 11 janvier 1892, et celle-ci resta en vigueur, en subissant certaines retouches, jusqu'à la promulgation de celle du 13 avril 1928 qui lui fut substituée pour les colonies.

« **Législation et commerce depuis 1892** » — Quel changement apporta la loi de 1892 au contenu des lois anciennes, et quel statut donna-t-elle à nos possessions d'outre-mer?

Il faut signaler tout d'abord que la digue protectionniste fut établie ou renforcée. On posa le principe d'un double tarif général et minimum. Les colonies, elles, furent rangées dans deux catégories bien distinctes. Les unes furent soumises au régime métropolitain, modifié ou complété par un tableau additif, sur certains points, les autres à un régime tout spécial, qui devait être déterminé, pour chacune d'elles, par des décrets pris en la forme de règlements d'administration publique.

Avec le courant protectionniste nouveau qui devait s'affirmer de plus en plus, c'était la lutte économique qui commençait ou plutôt se poursuivait plus activement, devenait plus violente entre les nations. On ne tarda pas à s'apercevoir que, dans la sphère des transactions, la guerre, par elle-même, n'est pas plus génératrice de bienfaits que dans les autres sphères. On avait voulu encourager, protéger l'industrie française qui, disait-on, était en péril. Mais tous les résultats espérés ne furent pas obtenus.

L'application des dispositions nouvelles fit prospérer, peut-être, les affaires de quelques industriels qui, à la faveur de tarifs élevés, purent écouler leurs produits, mais, d'une façon générale, ces dispositions ne donnèrent pas à l'industrie elle-même le coup de fouet stimulateur qui décuple l'énergie et développe la production.

Si l'on consulte les statistiques, elles indiquent, à n'en pas douter, que, dans la période qui a suivi le vote et la mise en pratique du tarif douanier, le commerce de la Métropole et de ses possessions a, dans l'ensemble, augmenté. Mais nous verrons que cette augmenta-

tion n'est point due à l'application du tarif lui-même. A n'envisager que le protectionnisme de l'époque, dans ses ultimes conséquences, on s'aperçoit qu'il a plutôt déterminé une diminution des transactions dans les rapports de la France et de ses colonies, des colonies du moins où le système métropolitain, en dépit de certains ménagements dont on usa parfois à leur égard, fut appliqué d'une façon constante. Les statistiques décennales du commerce des colonies françaises de 1896-1906 publiées par l'Office colonial sont très édifiantes à ce sujet. En déterminant la part de la France dans le mouvement commercial de ses colonies, au cours de la période envisagée, elles donnent les indications suivantes : « La part de la France est passée de 202 millions 868.063 francs, en 1896, à 378.091.113 francs, en 1905, pour le commerce total; de 98.167.068 francs à 225.826.358 francs pour l'importation, et de 104.701.568 francs à 152.264.755 francs pour l'exportation. C'est une augmentation de 175.222.477 francs ou de 86 %, au total, de 127.659.290 francs ou de 130 % à l'importation, et de 47 millions 563.187 francs ou de 45 % à l'exportation.

Dans les colonies de la Réunion, de Saint-Pierre et Miquelon, de la Guadeloupe et Dépendances et de la Martinique, le commerce métropolitain n'a pas présenté d'augmentation, il a, au contraire diminué au total, à l'importation et à l'exportation. Dans la colonie de Mayotte et Dépendances, la part française a légèrement rétrogradé à l'importation, l'exportation et le commerce total étant en hausse. En Guyane, ce sont les exportations qui ont insensiblement diminué, les importations et le commerce total étant en progrès. Dans toutes les autres colonies, le commerce français a augmenté à l'importation comme à l'exportation ».

Ainsi nous remarquons que les importations françaises ont diminué dans les colonies de la Réunion, de la Guadeloupe, de la Martinique, de Saint-Pierre et Miquelon et de Mayotte. Ce sont, toutes, à l'époque, des possessions soumises au régime métropolitain (1). A quoi donc a servi le tarif de 1892? A arrêter ou à retarder leur évolution qui avait commencé sous le régime du Sénatus-Consulte du 4 juillet 1866.

Nous avons constaté, certes, une augmentation pour les importations des autres colonies. Mais il faut, tout d'abord, tenir compte de

(1) St-Pierre et Miquelon a passé dans le groupe des colonies non assimilées, en vertu des dispositions de la loi du 11 Novembre 1912 et du décret du 23 Avril 1914.

la hausse des prix qui en a amplifié le chiffre. Si l'on se base sur l'indice 100 de la période de 1900-1910, le calcul auquel on se livre donne l'indice 77 pour l'année 1896 et 90 en moyenne pour la période décennale de 1896 à 1905.

Après avoir opéré les réductions de chiffres qui s'imposent, on constate qu'il y a, quand même, une certaine augmentation. Mais, il importe d'observer que quelques-unes des colonies à l'activité commerciale desquelles on peut l'attribuer sont précisément celles qui sont pourvues d'un régime spécial (Afrique occidentale française, Congo français, Côte des Somalis, Tahiti, l'Inde). On ne peut pas dire qu'elles ont toutes un vrai tarif de douane, car, ce sont, en général, de simples droits d'entrée et de sortie qui s'appliquent aux marchandises de toute provenance qu'elles importent du dehors. Les taxes douanières établies dans quelques-unes d'entre-elles l'ont été assez tardivement. Il n'y a aucune raison de penser qu'elles ont pu déterminer, dans les établissements précités, des conséquences autres que celles qui ont été produites dans les possessions soumises au régime métropolitain où l'importation française a manifestement rétrogradé. La progression que nous avons constatée pour ces établissements provient donc de causes toutes différentes de celles qui ont un caractère exclusivement protecteur. Les colonies non assimilées qui, au début de 1896, étaient, pour ainsi dire outillées par la France, avaient alors une puissance de rendement et, par voie de conséquence, une capacité d'absorption relativement faibles. Mais les aménagements, les installations, les créations qu'ont déterminés, dans la suite, tant l'action des particuliers que celle des Pouvoirs publics, leur ont donné une physionomie beaucoup plus vivante et ont accru, avec leur force de productivité, leur pouvoir de consommation. Dix années de cultures nouvelles et d'exploitation plus intense ont nécessairement décuplé leur production.

On peut raisonner de même pour certaines colonies assimilées dont le commerce s'est développé, en dépit de l'entrave douanière. Madagascar, l'une des plus nouvelles, a réalisé un effort appréciable, au cours de la période envisagée. Acquisée définitivement à la France depuis 1896, cette grande possession a pu, en raison de la fertilité de son sol et du développement de ses entreprises, augmenter, elle aussi, sa puissance de production et sa capacité d'échanges. L'Indo-

chine, la Nouvelle-Calédonie et la Guyane, plus anciennement colonisées, mais, comme l'île malgache, toujours pleines de sève et toujours fécondes, ont récompensé le labeur de ceux qui s'appliquaient, chaque année, à préparer, pour elles, un meilleur devenir, grâce à leur industrie, leur savoir et leurs capitaux.

Si l'Indochine n'a pas été arrêtée dans son développement par l'application de la loi douanière, c'est parce que, abondamment pourvue de ressources naturelles, elle était douée d'une force d'expansion qui lui permettait d'obvier aux difficultés dans une assez large mesure. Les statistiques prouvent que ce sont ces ressources, avec les travaux accomplis pour sa mise en valeur, et non le tarif douanier, qui ont été la cause de son développement et de l'extension de ses rapports commerciaux avec la France. Ses rapports avec les autres pays ont été, il est vrai, bien plus étendus qu'avec la Métropole. En effet, ses importations de l'étranger, sont toujours restées de beaucoup supérieures à ses importations de France. Alors que celles-ci étaient de 30.489.442 francs en 1896 et de 107.864.651 francs en 1905, les premières passaient de 50.536.463 francs en 1896 à 142.606.417 en 1905, et le total, pour les dix années de 1896 à 1905, était, en faveur de la France, de 722.827.492 francs, et, en faveur de l'étranger, de 890.002.838 francs. Les statistiques, pour les produits exportés, révèlent une situation encore plus curieuse. Les exportations en France étaient, au total, de 262.096.824 francs et à l'étranger de 1 milliard 130.457.732 francs. Ces chiffres permettent de constater que malgré le tarif douanier, le progrès réalisé dans les rapports de la colonie avec l'étranger est considérable. Voisine de grands pays et pourvue d'un système monétaire semblable ou analogue aux leurs, l'Indochine devait, commercialement, entretenir avec eux les relations les plus suivies. Il est permis de supposer que si, au point de vue douanier, elle avait été un peu plus libre dans ses mouvements, son expansion aurait été assurément plus grande; elle aurait joui d'une prospérité sans égale et la France aurait été la première à bénéficier d'un surcroît de richesses qu'aurait déterminé un commerce indochinois exceptionnellement étendu. Devenue plus riche, la colonie aurait disposé de plus de capitaux pour l'exploitation de son sol et elle aurait produit en plus grand nombre les matières premières dont la nation a besoin. Sa capacité de consommation augmentant en propor-

tion même de sa capacité de production, elle aurait fait venir de la Métropole, en plus grande quantité qu'aujourd'hui, les produits indispensables et les objets de luxe que l'étranger lui-même demande incessamment à l'agriculture aussi bien qu'à l'industrie française.

Nous pouvons donner à peu près les mêmes explications pour la Guyane, car ses importations de l'étranger ont augmenté en même temps que ses importations de la Métropole, et si ses exportations sur la France ont diminué, c'est pour des raisons toutes particulières qu'il importe d'indiquer.

Dans cette colonie, les particuliers, alléchés plus qu'auparavant par l'espoir de trouver des filons d'or dans les parages de Carsevène et de l'Inini, se sont plutôt dirigés vers les rivières et les placers que vers les régions susceptibles d'être transformées par le travail agricole.

Les travaux des champs, en partie délaissés, on n'a plus éprouvé le besoin de créer des routes, des canaux, des moyens de transport, d'améliorer et d'augmenter l'outillage de la colonie. Il s'ensuivit tout naturellement une diminution de la production agricole et un fléchissement des exportations vers la Métropole.

Le commerce extérieur devait, au contraire se développer, car nombre de ceux qui exploitaient les gisements aurifères avaient à entretenir un personnel important de travailleurs pris sur place ou recrutés de toutes parts. Les produits agricoles se raréfiant et le nombre de bouches augmentant, il fallait bien suppléer à l'insuffisance des denrées du pays par l'importation de marchandises tant françaises qu'étrangères.

Le tarif douanier n'a donc point influé favorablement sur le mouvement commercial de la colonie, et le préjudice qu'il lui a causé, a été au contraire, considérable. On n'a pas éliminé du marché guyanais, comme on en avait l'intention, certains articles de l'étranger au profit de ceux de la Métropole. Mais, contrainte, en raison des circonstances qui viennent d'être indiquées, de faire un appel plus pressant à l'extérieur pour se procurer ce qu'elle ne pouvait produire elle-même, la colonie a été amenée à acheter beaucoup plus cher qu'auparavant ce qui lui était expédié aussi bien de France que des pays étrangers. Et, en reprenant le raisonnement que nous avons fait précédemment pour l'Indochine, nous pouvons dire que, le tarif

non appliqué, il y aurait eu une plus grande circulation d'argent dans le pays, une plus grande facilité de production, une plus forte exportation de matières premières vers la France, et en même temps une plus large consommation de produits aussi bien français qu'étrangers.

Ce qu'il nous faut maintenant expliquer, c'est la situation faite à la Nouvelle-Calédonie par l'application de la même loi douanière métropolitaine.

Tout comme pour la Guyane et l'Indochine, ses importations de l'étranger ont augmenté aussi bien que ses importations de France. D'importance moindre que notre grande possession asiatique, elle n'a pas pu toujours amortir, comme cette dernière, le coup porté à nos colonies par l'instrument douanier qu'on avait forgé, prétendait-on, pour leur bonheur, en même temps que pour celui de la France continentale.

Après avoir, grâce à ses avantages naturels, atteint comme nous l'avons précédemment indiqué, un état de développement dont la Métropole n'a pu que se réjouir, elle a eu, pour des raisons qui lui sont particulières, à pâtir de l'application du tarif qui lui a été imposé. Etant en communication peu fréquente et peu régulière avec la France, elle était obligée de s'approvisionner dans les pays étrangers proches d'elle, en payant une taxe des plus lourdes, et quelquefois un change des plus démesurés. Le préjudice subi par elle a été tel, à un certain moment, que le législateur a cru devoir la faire passer, en même temps que le Gabon, de la catégorie des colonies soumises au régime métropolitain à celle des possessions pour lesquelles on a établi des règles toutes spéciales.

Cette réforme a été accomplie par la loi du 13 avril 1928, citée plus haut.

La loi n'a pas eu seulement pour objet de faire le regroupement réclamé depuis bien longtemps. Elle a eu encore et surtout pour but de rendre plus complète l'assimilation douanière qui existait déjà, dans une certaine mesure, entre la France et les colonies auxquelles s'appliquaient, sauf certaines réserves, les règles de la législation nationale. Aujourd'hui les réserves sont en général supprimées. Le législateur a réalisé une nouvelle étape en formant une sorte d'union douanière entre la France, l'Algérie et les colonies dites assimilées.

La franchise des droits, autrefois totale pour la France seule et presque entière pour l'Algérie, est aujourd'hui, en tous points, complète et réciproque. C'est du moins le principe admis. En ce qui concerne les autres colonies pour lesquelles on applique des règles spéciales, un pas nouveau est fait aussi vers l'assimilation. La loi fait bénéficier de la franchise leurs matières premières importées dans la Métropole, quand les produits métropolitains bénéficient eux-mêmes, de leur part, d'avantages correspondants. Pour le reste et pour tout ce qui concerne les importations étrangères, dans les deux groupes de colonies, l'ancien système, en principe, subsiste. Quelques changements ont été cependant apportés aux textes anciens, pour la façon dont les décrets doivent être pris et sanctionnés, soit pour apporter des exceptions au tarif métropolitain, soit pour établir les tarifs qui intéressent les colonies du second groupe. Il y a aussi d'autres particularités qu'il serait peut-être utile de signaler, mais il ne nous est pas possible d'étudier la loi dans ses détails. Cela nous entraînerait hors des limites que nous nous sommes tracées pour le développement de notre sujet. Ce qu'il y a lieu de retenir de cet exposé, c'est que le principe de 1892 est maintenu, avec les correctifs que nécessite une plus juste application de la règle de la réciprocité. Maintenant, la France rentre de plus en plus dans la voie de l'assimilation; elle s'inspire de plus en plus de l'esprit protectionniste et impose à ses colonies comme elle se l'impose à elle-même, une conduite économique qui est de nature à renforcer les barrières entre les nations, en vue d'assurer une protection de plus en plus grande au commerce et à l'industrie du pays. Est-ce un bien? Est-ce un mal?

On ne peut ne pas approuver les mesures qui ont été prises tendant à supprimer le plus possible les injustices et les inégalités qui empêchaient d'établir une parfaite harmonie dans les rapports de la France et de ses colonies. Ces mesures, à envisager la cohérence qui doit exister entre les différentes parties du système protecteur, échappent évidemment à toute critique. Mais ce qui peut prêter à discussion, c'est le principe protectionniste lui-même, et nous ne croyons pas que c'est ouvrir la voie au progrès pour nos colonies, préparer un avenir de paix et de prospérité pour la nation que de créer, sous un régime de libre production, des entraves à la liberté des échanges entre les peuples. De telles entraves, quand elles se

multiplient, deviennent exagérées, constituent des obstacles à la liberté même du travail, et nuisent inévitablement aux bons rapports établis entre les collectivités. Les individus ne peuvent développer normalement leurs facultés que si les forces collectives, dont ils ne sont que des parties moralement unies, sont appelées à progresser, sans avoir à subir, d'une façon irrationnelle, une contrainte extérieure. Toute atteinte abusive portée à la naturelle expansion d'une société détermine un arrêt dans l'épanouissement de l'être lui-même et dans le rayonnement de la civilisation. L'énergie humaine est créée pour briser et non pour provoquer les obstacles qui empêchent l'avancement du citoyen et le perfectionnement de l'organisme social dont ce dernier constitue l'une des cellules les plus vivantes et les plus actives. Et c'est agir contre la raison, contre l'évolution qui s'arrête inévitablement, lorsqu'elle est contrariée, que de jalonner la route du progrès d'embarras de toutes sortes, qui n'engendrent que des discussions, des heurts, des luttes incessantes où l'humanité, inconsciemment, anéantit la meilleure partie d'elle-même, en épuisant, dans une constante usure, toute sa science, tout son génie et tout son cœur.

C'est de la pure théorie, dira-t-on, et la théorie pure est toujours belle, mais, à se placer en face de la réalité, l'économiste doit voir les choses telles qu'elles sont et suivre un raisonnement qui tende à des fins pratiques. On fera, d'autre part, remarquer que la doctrine dont le fondement vient d'être indiqué implique la suppression de tout le tarif métropolitain et non pas seulement celle des taxes douanières qui s'appliquent aux colonies. Et, enfin, pour justifier le maintien du système actuel on ne manquera pas d'ajouter qu'il est absolument juste que l'Etat protège certaines industries nationales pour les empêcher de succomber, en raison de la concurrence effrénée qui, chaque jour, se développe sur le marché international.

Ce dernier argument invoqué par les protectionnistes, en faveur de leur thèse, est assurément l'un des plus sérieux qui puissent être opposés à la conception que nous venons de formuler. Mais il n'est pas, en définitive, convaincant. Au premier abord, il semble qu'en réalité une nation soit toujours tenue d'accorder des privilèges à ses producteurs et à ses industriels et de prendre des mesures pour en assurer le maintien. On s'imagine qu'un Etat n'est vraiment fort que

lorsqu'il s'arme puissamment pour frapper, dans leurs intérêts, les producteurs des autres Etats, et, pour ceux qui pensent ainsi, l'existence n'apparaît que comme une succession de batailles, de conflits, d'où chaque peuple croît devoir sortir victorieux, en écrasant de telle façon l'adversaire que celui-ci ne puisse plus rêver d'un redressement ni d'une revanche. Mais, à notre avis ce n'est pas ainsi qu'il faut comprendre la vie et les rapports des peuples entre eux. De même que nul individu ne peut entièrement se passer de l'aide des autres individus, nulle nation ne peut en réalité se passer du concours des autres nations. Il faut donc qu'on s'entraide. La protection efficace, le vrai soutien, doit être basé sur la réciprocité, et la réciprocité implique, avec la confiance mutuelle, le respect le plus absolu de la liberté bien comprise. Et puis, la réalité se transforme chaque jour. Ce que l'on détruisait hier, l'arme de combat à la main, on le rétablit aujourd'hui, à l'ombre d'un rameau d'olivier. Hier, la lutte, les tracasseries, les soucis, la concurrence fiévreuse et même haineuse, factice-ment appuyée par la loi; demain, la détente, soutenue par l'espoir d'une harmonie sereine, et enfin l'accord pleinement réalisé par la pratique continue de la solidarité.

Mais qui la produira, la détente, sur le terrain économique? Qui vaincra l'égoïsme national dans ses excès, dans sa brutalité, et donnera l'exemple de la soumission à une règle de justice? Qui, faisant rationnellement le départ entre ce qui constitue le véritable intérêt général et ce qui n'est que l'intérêt privé de quelques établissements ou de quelques groupes, prendra l'initiative de renverser l'idole protectionniste à laquelle on sacrifie tous les éléments qui peuvent contribuer à la restauration du pays et au développement de nos colonies?

Il faut bien qu'une nation commence. Il s'est trouvé un Etat pour se lancer, le premier, dans la voie de l'antilibéralisme. S'il est prouvé que cet antilibéralisme est pernicieux, il doit aussi se trouver un Etat pour entreprendre la démolition des barrières douanières qui ont été presque partout établies, depuis que les peuples, obéissant tous au même instinct d'imitation, ont appliqué la même méthode pour essayer de fortifier, dans le monde, leurs positions économiques. Le jour viendra, à n'en pas douter, d'un nouveau renversement des choses. L'histoire, en un certain sens, n'est faite, que de perpétuels

revirements. En exagérant sans cesse, on fera mieux ressortir les inconvénients du régime; en poussant à l'extrême l'application du système protectionniste, on parviendra par la force même des choses à le rendre impossible, et alors, il faudra qu'on refasse, mais en sens inverse, le chemin parcouru. De même que les nations, ou tout au moins certaines d'entre elles, qui, poussées par la folie de l'armement, ont multiplié autrefois les casernes, les ports, les arsenaux, se sentent aujourd'hui contraintes, en raison des ravages causés par leur extravagance, de procéder par étapes, à leur propre désarmement, de même toutes celles qui, par des mesures douanières excessives, parfois même prohibitives, ont rendu la vie pénible, coûteuse, et facilité les excès d'un change toujours plus désastreux en pays protectionniste qu'en pays de libre échange, se verront obligés de supprimer leurs tarifs de guerre pour rendre l'existence plus libre et plus agréable.

Il appartient à la France qui, d'habitude, prend les initiatives heureuses et fécondes, de se lancer dans cette voie pour préparer, dans les meilleures conditions possibles, son avenir économique. Nous n'entendons point, certes, qu'il faille supprimer brusquement et immédiatement tous les tarifs. Nous comprenons bien que, dans les circonstances présentes, il serait d'une extrême imprudence d'abattre d'un coup, l'édifice actuel. Mais rien n'empêche qu'on procède à sa démolition, en des fois multiples, par transition, au fur et à mesure que l'économie nationale se développe. Sans nuire à l'intérêt général, on peut insensiblement passer d'une plus grande protection à une protection moindre et l'on peut espérer une première transformation en supprimant les tarifs appliqués aux colonies.

Motifs particuliers de la suppression des droits de douane aux colonies. — Il importe que la réforme soit, en premier lieu, accomplie aux colonies, car c'est dans le domaine colonial qu'elle est d'abord souhaitable et le plus facilement réalisable. Nos possessions outre-atlantiques n'ont pas encore atteint le degré d'évolution de la Métropole, c'est-à-dire un développement économique qui leur permette de soutenir, sans un très dur labeur, la lutte engagée sur le terrain mondial. Ce sont, en général, des pays agricoles et non industriels. Elles n'ont, sauf de rares exceptions, aucune industrie à défen-

dre chez elles, et, si elles peuvent avoir des intérêts à sauvegarder, sans avoir à nuire pour cela à ceux des peuples du dehors, ce sont ceux de leurs consommateurs et aussi de leurs agriculteurs qui, pour beaucoup de matières et d'instruments, sont obligés de s'approvisionner à l'étranger. Elles ont besoin d'assurer l'écoulement d'une grande partie de leurs produits sur les marchés extérieurs. Et pour assurer des débouchés à leurs denrées agricoles, il leur faut exporter dans les conditions les meilleures, c'est-à-dire vendre au plus bas prix possible. Ce n'est certainement pas la guerre de tarifs qui peut leur faciliter la tâche en ce sens.

Ceux qui soutiennent que l'on doit, de n'importe quelle façon, protéger toutes les branches de la production nationale ne manqueront pas de dire qu'en vertu du principe de solidarité que nous avons maintes fois invoqué, les colonies ne peuvent se désintéresser du sort de l'industrie métropolitaine. Sans doute. Mais n'y a-t-il qu'un seul mode de protection qui puisse être conçu et appliqué?

Si l'on admet avec nous que la suppression du tarif aux colonies s'impose comme une première réalisation de la grande réforme qui, par suite, doit s'opérer graduellement dans la France continentale elle-même, il ne peut plus être question d'une opposition quelconque entre les intérêts coloniaux et les intérêts métropolitains. Un fait qu'il y a lieu, d'autre part, de considérer, c'est que, nos possessions devenant, ainsi que nous l'avons déjà expliqué, de plus en plus riches, de plus en plus prospères, par cela seul que leur développement ne sera pas entravé par l'application des taxes douanières, leurs exploitants pourront adresser un plus grand nombre de commandes aux industriels et aux commerçants de la Métropole. Inversement, les mesures de bienveillance prises à l'égard des pays étrangers déterminant, chez quelques-uns d'entre eux, l'application de tarifs plus modérés aux produits ouvrés de notre pays, et l'écoulement de ces produits devenant, par cela même, plus facile au dehors, les fabricants métropolitains pourront demander une quantité plus considérable de matières premières aux exploitants coloniaux. La Métropole devra donc nécessairement participer aux avantages qui résulteront de la pratique du libre échange dans nos colonies. Pour cette raison, nous sommes d'avis qu'on rende, dans les conditions que nous avons déjà précisées, toute sa liberté économique à notre France extérieure.

TROISIEME PARTIE

LE PROGRAMME SPECIAL A EXECUTER POUR OBTENIR DES RESULTATS IMMEDIATS

CHAPITRE PREMIER

RÉFORMES URGENTES. — CONCESSIONS. — SCANDALE DES CONCESSIONS A DIFFÉRENTES ÉPOQUES. — RÉGIME ACTUEL DES CONCESSIONS. — MOYENS D'ÉVITER LES SCANDALES ET D'ÉTENDRE LES CULTURES.

Réformes urgentes. — Quand nous parlons de programme spécial, nous envisageons toute une catégorie de mesures qu'il est nécessaire de prévoir et d'appliquer au plus tôt, en vue de réaliser, d'urgence, des fins utiles et pratiques. S'il est, en effet, des réformes qui ne peuvent être accomplies qu'au cours d'une période assez longue, il en est que l'on peut faire aboutir dans un temps relativement court. Ce sont ces dernières qu'il importe maintenant d'indiquer.

Intensification et extension de la production, voilà, avons-nous dit, à quoi doivent tendre les efforts des agriculteurs et des industriels des colonies. Ces résultats ne peuvent être obtenus que par une plus juste distribution des terres aux exploitants, une organisation plus rationnelle de la production elle-même et une meilleure utilisation des richesses du sol et du sous-sol colonial.

Concessions. — En ce qui concerne les concessions à attribuer à des sociétés ou à des particuliers qui veulent exploiter ces richesses, il nous faut donner quelques explications sur la façon de concevoir le régime qui doit être appliqué dans nos possessions. Il importe de déterminer les conditions suivant lesquelles ce régime doit être établi pour qu'une plus large expansion soit donnée à l'agriculture dans nos possessions, et que soient désormais évitées les critiques que justifient les actes de complaisance dont bénéficient certaines personnes ou certaines compagnies privilégiées.

Il est de l'intérêt de la France et des colonies que des terres soient, le plus facilement possible, concédées à ceux qui demandent à les mettre en valeur. Les principaux moyens à employer pour atteindre ce but nous paraissent être les suivants : ventes par voie d'adjudication pour tous les domaines facilement exploitables, locations à courte, moyenne ou longue durée pour les fonds déjà complètement valorisés, suivant que les bailleurs sont des exploitants étrangers au pays ou des indigènes y vivant à perpétuelle demeure, monopoles constitués en faveur de la colonie ou de l'Etat pour toutes les productions utiles aux services publics et à la défense de la nation, enfin concessions toujours gratuites dans les régions où les travaux à exécuter nécessitent l'emploi de fonds importants et des préparations longues, coûteuses et difficiles. Cependant les concessions ne doivent pas être faites à la légère, sans de sérieuses garanties qui assurent et le plein essor des régions où se créent les entreprises et un meilleur devenir aux populations qui apportent leur aide aux exploitants.

Scandales des concessions à une certaine époque — C'est pour n'avoir pas toujours concédé des superficies raisonnables et n'avoir pas exigé ces garanties qu'on a vu se commettre des abus qui ont été souvent signalés dans la presse et à la tribune même du Parlement.

A s'en rapporter à ce qu'écrit M. Robert Doucet dans ses « Commentaires sur la Colonisation », il n'y aurait à regretter en matière de concession qu'une mesure extraordinaire dont il signale, en ces termes, les dangereuses conséquences : « Une seule intrusion grave, d'ordre agricole et industriel, est à relever au passif de la colonisation française moderne : le découpage réalisé, en 1898, du Congo, entre quarante sociétés concessionnaires qui, sans aller jusqu'à l'octroi de droits régaliens, se virent attribuer le monopole de toutes les activités économiques sur un territoire trois ou quatre fois plus étendu que la France. Ce faisant, l'Etat ne se réservait aucun monopole, mais il en attribuait un, formidable, à des groupements privés qui se trouvèrent maîtres de la colonie ; et c'était plus grave encore que ne l'eût été une entreprise coloniale menée par des fonctionnaires. En effet, nous avons déjà rappelé que les agents de ces sociétés,

hommes de sac et de corde dans une appréciable proportion, se conduisirent, en différents endroits, comme n'aurait jamais osé le faire le pire des fonctionnaires. A l'abri de toute responsabilité et de toute sanction, poussés par leur intérêt personnel à expédier des marchandises qui, d'ailleurs, ne consistaient guère qu'en ivoire, brutalisant et exploitant les indigènes et ne réalisant, à part l'organisation de transports fluviaux, aucune mise en valeur sérieuse. Créées par des brasseurs d'affaires inexpérimentés, et avec de trop faibles capitaux, presque toutes les sociétés concessionnaires du Congo sombrèrent rapidement. Elles ne pouvaient rendre plus grand service à la colonie. Deux ou trois seulement ont réussi après avoir profondément modifié les méthodes d'ordre commercial » (1).

Il y a des abus qui, pour être de moindre importance que celui dont parle M. Doucet, n'en sont pas moins graves. On connaît les débats retentissants qu'ont provoqués, à la Chambre, les événements du Darlac. Huit mille hectares de terre avaient été concédés à bail emphytéotique pour 99 ans à un personnage qui n'avait aucune surface. Le concessionnaire devait verser dix centimes par hectare. Mais à peine le bail était-il passé qu'on le mettait en société, avec le concours d'un banquier belge, et il représentait, à en juger par le capital de la société constituée, une valeur de 50 millions. Si l'on ajoute les parts de fondateurs grandement valorisées, elles aussi, par la spéculation, on arrivera jusqu'au chiffre de 170 millions.

Cela constitue en réalité un véritable scandale.

On peut en citer d'autres. Le journal, « La Rumeur », signalait, il y a environ deux années, qu'une concession de 125.000 hectares avait été accordée à un très riche colon du Gabon. Et il ajoutait que : « Le décret ou arrêté sur lequel est basé le dit privilège depuis 1924 est périmé et renouvelé bien entendu contre tout droit et toute justice, en dépit même d'un important travail de refonte du cadastre des concessions, travail achevé depuis un an déjà, et dont aucun compte n'a été tenu ».

Le scandale des concessions Tréchet dont la Presse a eu aussi à s'occuper doit être encore dans toutes les mémoires. Il ne s'agit plus de dizaines ni de centaines de mille, mais de millions d'hectares qui ont été concédés en Afrique équatoriale sans qu'il soit résulté de

(1) Commentaires la colonisation, p. 129.

ces actes de complaisance des conséquences vraiment heureuses pour la colonisation.

Si les bénéficiaires des concessions s'appliquaient, la plupart du temps, à exploiter, dans l'intérêt de la colonie et de la nation en même temps que dans leur propre intérêt, les terres attribuées dans les conditions précitées, on aurait pu encore passer l'éponge sur certaines irrégularités commises, mais il n'en est pas toujours ainsi. Si nous en croyons l'ancien gouverneur général, M. Augagneur, une de nos grandes colonies qu'il connaît tout particulièrement, l'Afrique équatoriale française, n'a tiré aucun profit du travail accompli par les concessionnaires qui y ont exploité d'importantes surfaces. Dans « l'Europe nouvelle », il écrit : « Le régime des grandes concessions, en donnant aux concessionnaires le monopole des produits récoltés sur les immenses territoires concédés à chaque entreprise, a tué la concurrence. Les concessionnaires se sont contentés d'écrémer les produits naturels du sol, n'ont construit que des factoreries sans valeur, n'ont rien établi de permanent, ni usines, ni routes, ni voies ferrées, payant à l'indigène ses services au prix toujours le plus minime. Les grandes concessions arrivent à expiration ; beaucoup ont déjà liquidé leur situation ; elles, disparues, la colonie comptera en moins les lianes de caoutchouc qu'elles auront détruites, et ce sera tout ».

Régime actuel des concessions. — Le gouvernement s'est naturellement ému des déclarations qui ont été faites par des personnages autorisés, tant dans les milieux officiels que dans les sphères privées, et il a pris des mesures, d'abord provisoires, ensuite définitives, pour essayer de mettre un terme aux scandales qui s'étaient produits à l'occasion des concessions.

Les décrets qui furent rendus ont cependant très peu modifié les règlements antérieurs dans leurs dispositions essentielles. Ils ont, certes, posé quelques principes nouveaux, mais n'ont point unifié la législation, de sorte que nos différents territoires sont toujours régis par des textes particuliers. Toutefois, il se dégage des dispositions multiples appliquées dans ces différents domaines des principes communs qu'il importe d'indiquer pour qu'on ait une idée d'ensemble du système qui a prévalu dans l'esprit de nos dirigeants.

Que ce soit en Afrique, en Asie ou en Océanie, les terres du

domaine peuvent être données en concession par voie d'adjudication ou de gré à gré, à titre gratuit ou onéreux, provisoire ou définitif, suivant les cas. Dans les cercles où il y a des administrateurs de province, des superficies peu importantes peuvent être accordées par ces derniers sous le contrôle de leurs chefs qui ont un droit d'homologation. Dans les limites de territoires plus étendus où les chefs d'administration sont assistés d'un conseil, où les lieutenants-gouverneurs administrent sous le contrôle et la surveillance des gouverneurs généraux, les superficies qui ne dépassent pas en général 1.000 hectares sont attribuées en vertu de décisions prises par ces chefs ou lieutenants-gouverneurs dans leurs conseils d'administration. Pour des superficies plus considérables, mais qui ne dépassent pas en général 4.000 hectares, c'est le gouverneur général qui décide sur la proposition du lieutenant-gouverneur ou du chef d'administration et l'avis d'une commission, dite commission des concessions coloniales (2). Pour des superficies plus importantes, un décret doit être rendu sur le rapport du ministre des colonies, la proposition du gouverneur général et l'avis de la commission précitée.

Pour les aliénations gratuites et l'attribution des terrains urbains, les règles sont quelque peu différentes. Et, en ce qui concerne les concessions dont doivent bénéficier les indigènes, on observe les coutumes locales, à moins qu'il ne s'agisse de très vastes étendues. Enfin les superficies que nous avons indiquées ne sont pas, en ce qui touche les cas d'espèces déterminés, invariables pour la généralité de nos possessions. Dans certaines colonies le gouverneur peut octroyer temporairement jusqu'à 10.000 hectares, toujours en son Conseil du gouvernement, sur avis de la commission des concessions coloniales et après approbation du ministre. Sur ce point, les différences sont nettement tranchées en ce qui concerne surtout les pays à mandat du continent africain.

Les multiples décrets qui ont fixé le régime des terres coloniales et réglé l'attribution des concessions soit dans nos colonies, soit dans ces pays à mandat, sont évidemment empreints d'une certaine souplesse (3).

(2) Cette commission a été créée et organisée par les décrets des 16 juillet 1898, 13 Novembre 1899, 21 octobre 1920, 2 septembre 1912, 4 août 1922 et 21 octobre 1927.

(3) Ce sont ceux du 30 septembre 1878 pour l'Algérie, des 15 novembre 1898 et 27 février 1904 pour la Guyane, des 28 mars 1899, 19 juin 1904, 7 octobre

Mais la pratique des systèmes, qui constitue leur simple application, ne nous semble pas réaliser entièrement l'idéal du droit tel qu'il y a lieu de le concevoir dans un Etat moderne où la justice doit être le premier devoir de la puissance tutélaire et où toutes les institutions de cette dernière doivent tendre à réaliser de la façon la plus absolue un parfait accord entre elle et les populations qu'elle gouverne. A notre avis, les textes susvisés méritent d'être modifiés, complétés, amendés sur certains points particuliers. On doit tout prévoir pour que les concessions ne soient pas attribuées à la légère, sans de sérieuses garanties qui facilitent le plein essor des régions où se créent les entreprises et assurent un meilleur devenir aux tribus indigènes qui apportent leur concours aux exploitants. Nous essaierons donc d'indiquer, en même temps que nos vues sur quelques questions de détails, les conditions d'amélioration des méthodes actuelles, qui nous paraissent devoir s'imposer pour que disparaissent totalement les abus précédemment signalés et que devienne plus rapide et plus intense le développement de la colonisation.

Moyens d'éviter les scandales et d'étendre les cultures. —

Pour prévenir des scandales semblables à ceux auxquels a déjà donné lieu l'attribution d'immenses domaines à des aventuriers qui cherchent simplement à faire fortune dans le moins de temps possible, sans nullement avoir le souci de développer comme il convient la prospérité de nos possessions, il paraît indispensable d'exiger que les contrats de concession renferment des clauses qui sauvegardent tous les droits, tant ceux de l'Etat que ceux des colonies et des particuliers. Tout d'abord, il semble rationnel d'obtenir des concessionnaires qu'ils versent toujours un cautionnement et possèdent un

1907 et 18 mai 1930 pour le Congo et les autres territoires de l'Afrique équatoriale, du 23 octobre 1904 pour l'Afrique occidentale, des 10 avril 1897, 17 janvier 1908 et 2 juin 1918 pour la Nouvelle Calédonie, du 17 octobre 1917 pour les concessions minières aux établissements français de l'Océanie, des 26 août 1925 et 28 septembre 1926 pour Madagascar, des 26 mars et 5 juillet 1927, 4 novembre 1928, pour l'Indo-Chine.

En ce qui concerne les payes à mandat du territoire africain, ce sont, pour les exploitations forestières, d'une part, et pour les concessions des terres domaniales, d'autre part, ceux des 11 août 1920, 12 janvier et 6 décembre 1922, des 8 et 13 mars 1926. Le décret du 11 août 1920 s'applique au Cameroun comme au Togo. Ceux des 12 janvier 1922 et 8 mars 1926 s'appliquent au Cameroun, ceux des 6 décembre 1922 et 13 mars 1926, au Togo. Le décret du 12 janvier 1922 est un texte purement approbatif d'un arrêté en date du 15 septembre 1921, pris en matière forestière.

capital qui soit en rapport avec l'importance des terres concédées. Le cautionnement serait réductible, chaque année, en raison du développement de leurs affaires et de l'augmentation de leurs fonds d'exploitation. La franchise des droits pourrait leur être aussi accordée pendant un certain temps. On pourrait même concéder des terres gratuites, tout particulièrement aux sociétés qui prendraient l'engagement d'approvisionner la Métropole, dans un délai déterminé et par l'intermédiaire de certains organes dont nous parlerons ultérieurement, de matières premières dont nos industries ont le plus grand besoin. Il est certain que si l'on veut obtenir des résultats pratiques et immédiats, il faut s'attacher surtout à créer ou à étendre les cultures dont le développement intéresse le plus la nation, à l'heure présente, telles que celles du tabac, de la banane, du coton, du blé, du café, du cacao, et il faut s'attacher à le faire, d'abord, dans les possessions où ce développement paraît le plus commode, tout particulièrement dans celles qui ont avec la France les moyens de communication les plus faciles ou les plus rapides, telles que l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'Afrique occidentale, les Antilles. Mais, pour obtenir le maximum de produits que la France désire, il ne suffit pas d'augmenter les superficies cultivables, il faut encore s'employer à tirer de celles qui sont cultivées tout ce qu'en réalité elles peuvent donner.

Un outillage plus perfectionné, une rationalisation mieux conduite de la production, un emploi judicieux des meilleures méthodes de la science agricole, telles sont les conditions indispensables du progrès qui doit résulter de la mise en œuvre de toutes les forces encore latentes du monde colonial.

Il est des régions où la réglementation forestière n'existe point ou bien est considérée comme lettre morte. Les administrations coloniales doivent veiller à ce que les prescriptions, où elles existent, soient observées, et s'empresse d'en édicter où il n'en existe point, de façon que les forêts soient reconstituées et certains centres déboisés pourvus d'abondantes cultures. Aux usages grossiers de l'agriculture indigène doivent être substitués les procédés rationnels des peuples civilisés et, à l'emploi de la force ouvrière, celui de la machine agricole, partout où celle-ci peut remplacer la première utilement.

Enfin, il y aurait lieu de sauvegarder les intérêts du personnel

qui travaille pour les exploitants des terres concédées, en exerçant un contrôle rigoureux sur l'exécution des contrats qui les lient et d'imposer même l'insertion de certaines clauses de garantie dans les dits contrats pour empêcher ces derniers d'avoir le caractère que leur donnent trop souvent, malheureusement, les compagnies concessionnaires.

CHAPITRE II

LES CAPITAUX. — CAISSE D'AVANCES AGRICOLES.

Capitaux. — Ce plan ne peut être sérieusement exécuté, si les capitaux nécessaires à l'exploitant lui font en partie défaut, si, tant pour créer l'entreprise que pour la fortifier, la développer, le colon ne dispose de ressources suffisantes, n'est secondé dans sa tâche par des collaborateurs de premier choix, et, enfin, ne reçoit, quand les circonstances l'exigent, l'aide des Pouvoirs publics.

Pour ce qui est de l'obtention des capitaux, il paraît juste de faire appel à l'épargne tant individuelle que nationale. Sur ce point la question est, il faut le reconnaître, assez délicate. Comment intéresser les épargnants à notre œuvre de colonisation, si l'on ne prend soin de les éclairer sur les possibilités d'avenir de notre immense territoire d'outre-mer. Pour attirer les capitaux dans notre France coloniale, il semble rationnel de dresser un inventaire de toutes les richesses qu'elle renferme, de comparer son avoir d'il y a vingt ou trente ans à ce qui constitue sa fortune actuelle, de montrer la part qu'elle a déjà prise à l'activité nationale et les avantages que, dans le passé, la Métropole a retirés de son incessant labeur. Il importe surtout de montrer que le recrutement du personnel ouvrier est plus facile pour les sociétés qui sont de nature à mobiliser des capitaux considérables que pour les groupements qui dirigent les moyennes ou les petites entreprises, car ce qui préoccupe le plus les personnes qui veulent s'intéresser aux choses coloniales et opérer des placements dans nos possessions, c'est le problème de la main-d'œuvre.

Il ne suffit pas d'attirer les capitaux dans nos possessions, il faut encore prévoir les conditions suivant lesquelles le crédit sera distribué. Il est indispensable qu'on réorganise notre système bancaire colonial et qu'on impose aux établissements qui fonctionnent sur notre territoire extérieur une sévère discipline, de façon à prévenir le retour des crises qui ont failli causer leur ruine. Il faut aussi développer le plus possible le crédit agricole, et, dans les cas où les particuliers ne peuvent exercer qu'une action nulle ou insuffisante, provoquer l'intervention des Pouvoirs publics et déterminer l'Etat à apporter aux producteurs un appui utile et efficace.

Caisses d'avances agricoles. — Quand on parle de l'Etat et du concours qu'il y a lieu d'exiger de lui, dans les circonstances importantes, une question se présente immédiatement à l'esprit : de quelle façon doit se produire son aide ?

Dans l'état actuel des choses, celle-ci peut-elle se produire sans qu'il soit fait, sous forme d'impôt ou autrement, un sérieux prélèvement sur l'avoir des citoyens ? La nation a déjà subi, certes, des crises d'une gravité exceptionnelle, qui ont sensiblement diminué son épargne. Mais quand il s'agit de créer des institutions et de réaliser des réformes qui intéressent au plus haut point son avenir, il ne faut point hésiter à faire appel à son esprit de sacrifice et à son bon vouloir. Le geste qu'elle a fait pour la restauration des régions dévastées avant que l'Allemagne ait consenti à remplir ses obligations, elle peut le refaire aujourd'hui pour faciliter la mise en valeur de ses colonies, le transport de leurs denrées, et, par suite, l'approvisionnement de son propre marché.

Nous disons que l'épargne a diminué sans doute. Mais nous commettrions une erreur si nous ne nous empressions d'ajouter qu'elle s'est peu à peu assez solidement reconstituée. Si par le fait de la guerre, des gens se sont appauvris, d'autres, au contraire, se sont enrichis et, tout compte fait, les coffres des nouveaux riches se sont remplis de plus de valeurs que les bas de laine ne s'en sont démunis.

Maintenant que les épargnants sont débarrassés des inquiétudes qu'avait provoquées en eux l'existence d'un change instable, ils n'hésiteront sûrement pas à souscrire à un grand emprunt colonial, émis sous forme de bons de colonisation, si le gouvernement veut bien prendre l'initiative de ce projet pour se procurer les ressources nécessaires à la mise en valeur de nos possessions extérieures. Si l'on tient à réaliser, au plus tôt, les améliorations que l'on croit utiles, et particulièrement celles qui paraissent les plus urgentes, c'est, à notre sens, à ce moyen qu'il faut avoir recours, car, ce n'est pas une somme de cinq à six milliards qu'il est nécessaire d'employer à la mise en valeur des colonies, comme on semble le croire, dans les hautes sphères, mais celle, plus importante, d'environ vingt milliards. Il faut que, de toute façon, on cherche à se procurer les fonds indispensables. Ces fonds obtenus, on les mettrait à la disposition des gouverne-

ments locaux et on en ferait la répartition en proportion des chiffres indiqués dans les différents plans de travaux dressés pour nos colonies. Toutefois, il serait nécessaire d'en distraire une partie pour constituer une caisse dont la gestion serait confiée à un organe spécial et qui serait destinée à faciliter, pendant un certain temps, la production coloniale et les échanges entre la France et ses possessions d'outre-mer.

Notre franc est, certes, stabilisé, et la situation de la Métropole est loin d'être décourageante. Mais, il ne faut pas oublier que celle-ci a une dette immense à payer; elle a à opérer, pour les traitements, les retraites, les pensions, des réajustements indispensables, afin de les mettre dans un rapport équitable avec le coût de la vie; elle a aussi à réaliser les grandes réformes de justice sociale impatiemment désirées et attendues par le monde du travail. Pour accomplir cette œuvre, il lui faut des ressources considérables et celles dont elle pourra disposer, dans un avenir plus ou moins proche, seront ce que sera sa production, tant sur le territoire continental qu'aux colonies. De là, pour elle, la nécessité d'exercer son action dans tous les domaines où l'initiative privée apparaît insuffisante, de prendre elle-même certaines mesures à l'effet de parachever, partout où elle est incomplète, l'organisation de la vie industrielle et agricole.

Dans la Métropole, le gouvernement a eu l'heureuse idée de fonder une caisse de gestion pour l'exploitation du tabac. Nous ne voyons pas pourquoi une institution d'une utilité aussi grande, sinon de même nature, ne pourrait être créée pour faciliter la production et la vente de la laine, du coton, du pétrole et de certaines essences dont la France a un pressant besoin. Restreint dans les limites que nous précisons, un service de la production et des échanges pourrait être organisé, de façon à permettre à la nation de se procurer, sur son sol même, certaines matières qui sont nécessaires à son industrie et à son alimentation et qu'elle fait venir à grands frais de l'étranger.

Une caisse d'avances destinée à favoriser l'agriculture, jouissant comme la première de la personnalité civile et bénéficiant d'une subvention de l'Etat, serait constituée et fonctionnerait de telle sorte qu'elle puisse utiliser aux fins susdites les ressources qui pourraient provenir de l'émission d'un emprunt conçu de la façon indiquée plus haut. Une partie de ces ressources serait consacrée à accorder des

primes à certaines cultures pour assurer leur extension, une autre serait employée à consentir des avances à des sociétés créées sous les auspices de la nouvelle institution. Ces sociétés obtiendraient des concessions gratuites, mais prendraient l'engagement de céder leurs produits à la Caisse de prêts ou d'avances agricoles, pendant un certain nombre d'années, à des conditions bien déterminées, et à cette caisse serait rattaché un Office d'achats et de ventes constitué par les Chambres de commerce de la nation. Naturellement, ces produits entreraient en franchise dans la Métropole. Une troisième partie des fonds servirait à les acquérir. Tout ce qui viendrait ainsi de notre territoire extérieur serait placé dans un entrepôt public, et, quand leurs stocks personnels seraient insuffisants, nos industriels pourraient y trouver, à un prix assez modéré, le complément qui leur est indispensable. Ils pourraient même traiter directement avec la nouvelle institution, pour se procurer nombre de matières dont ils auraient besoin. Il va sans dire que le ministère des colonies serait chargé d'opérer, par l'intermédiaire de l'Agence coloniale ou de tout autre organe, la liaison nécessaire entre le nouvel organisme et les gouvernements coloniaux. Ce ministère devrait aussi user de son influence auprès de ses représentants aux colonies pour les déterminer à faciliter le développement de la production. Et, en retour de l'aide métropolitaine, les colonies, à leur tour, devraient, de bon gré, consentir une diminution des droits établis, chez elles, sur les denrées exportées; elles n'auraient pas à y perdre, du reste, l'exportation étant supposée alors plus considérable.

Il y aurait lieu, d'autre part, d'attirer l'attention des assemblées locales sur la nécessité de supprimer toute réglementation qui gêne la production. De la suppression de toute entrave résulteraient encore une activité et une productivité plus grandes, et, en l'absence de toute taxation, une baisse du prix des produits, dont seraient appelés à bénéficier tant le fisc que le consommateur métropolitain. De cette baisse le producteur n'aurait pas à pâtir puisqu'il trouverait une très large compensation dans la somme des bénéfices réalisés par une vente plus étendue.

On ne manquera pas de dire que nous préconisons l'institution d'un véritable monopole d'Etat. Ici, il faut envisager le but poursuivi et non pas seulement le moyen qui permet de le réaliser. Il ne s'agit

point de porter atteinte aux droits des particuliers pour essayer d'avoir des ressources fiscales; il s'agit d'établir, dans un intérêt national, un service à caractère public ou semi-public, service du reste provisoire, pour encourager les initiatives privées sur le terrain de la production, satisfaire les besoins du pays sur le terrain de la consommation, tirer enfin tout le profit possible de nos richesses coloniales, en vue de provoquer ou de maintenir la révalorisation de notre monnaie. Il y aurait un réel monopole, si l'Etat lui-même devait produire pour faire un commerce général ou bien acheter lui seul pour revendre à tous l'ensemble ou partie des matières que nous tirons de notre territoire extérieur. Mais ce n'est pas ce qui est proposé par nous. Il s'agit, dans le cas qui nous préoccupe, de créer un organe particulier et autonome qui doit provoquer les initiatives privées, inciter l'être à la production et mettre à la portée du haut commerce et de la haute industrie de la Métropole les denrées et matières premières qui leur font aujourd'hui défaut et qu'ils sont obligés de se procurer à un très haut prix à l'étranger. On pourrait même réduire sa fonction à celle d'une vaste caisse foncière agricole qui aurait son siège social en France et recevrait, comme gages de ses avances, dans des entrepôts réels ou fictifs, les produits de ses débiteurs coloniaux.

Sans doute, on peut imaginer d'autres moyens pour atteindre ce résultat. Mais nous ne voyons pas pourquoi on ne pourrait, en vue de faciliter la production de la laine, du coton, du pétrole et même du tabac, créer un organisme financier semblable ou analogue à celui dont nous venons de définir les attributions.

Nous prévoyons qu'avec ce système, la France pourrait obtenir de son domaine extérieur, une quantité de denrées plus considérable qu'auparavant. Nous avons cependant indiqué que ce rendement plus intense de la production ne peut être obtenu que si les producteurs organisent leurs exploitations d'une façon rationnelle. Il ne suffit pas, en effet, d'être secondé par les Pouvoirs publics, d'avoir des terres, des capitaux, des machines et tout le matériel nécessaire. En l'espèce, il faut pouvoir compter sur la collaboration de tous ceux qui, d'une façon quelconque, peuvent contribuer au succès de l'effort entrepris, pouvoir disposer, en somme, des différentes forces de travail qui sont parmi les agents les plus puissants ou les éléments les plus indispensables de la création de toutes les richesses.

CHAPITRE III

CRÉATION DE CERTAINS SERVICES ET ORGANISATION DU PERSONNEL OUVRIER. — COLLABORATION DES INDIGÈNES A L'ŒUVRE DE LA PRODUCTION. — MODE DE RECRUTEMENT PARTICULIER DU PERSONNEL.

Création de certains services et organisation du personnel ouvrier. — De toutes les forces de travail, la main-d'œuvre est assurément la plus intéressante, parce qu'elle est une force éclairée, une énergie vivante. Nous en avons déjà parlé dans le chapitre où a été exposé le programme général; il s'agissait alors de faire connaître les mesures qui nous semblaient nécessaires d'appliquer à l'effet de préparer, pour un temps plus ou moins long, une main-d'œuvre solide, vigoureuse et saine. Dans le présent chapitre, il s'agit au contraire, d'indiquer certains moyens susceptibles d'être employés immédiatement pour que, dans une certaine mesure tout au moins, il soit obvié, sans retard, aux inconvénients que présentent la formation aussi bien que la conservation et l'entretien du personnel ouvrier. La question est de prime importance, car il ne faut pas s'occuper seulement du rendement à obtenir des choses matérielles qui concourent à la production, mais aussi de celui qu'on est en droit d'attendre du salarié qu'il importe de traiter raisonnablement, si l'on veut qu'il fournisse un effort approprié aux besoins réels de l'entreprise.

Nous avons vu que l'indigène, sans cesse au travail, s'épuise sous un dur climat, faute de soins et d'aliments suffisants. Il faut que, par une réglementation sérieuse, on impose au planteur l'obligation de lui assurer la subsistance et les médicaments indispensables. De là la nécessité d'attacher un médecin au service de l'exploitation, comme cela existe déjà dans certains centres malheureusement trop rares, d'entretenir un dispensaire aux frais du concessionnaire et de proposer un groupe de travailleurs uniquement à la culture des vivres qui doivent servir à l'alimentation de tout le personnel ouvrier. Dans le cas où les dépenses que pourrait occasionner une telle organisation paraîtraient trop lourdes pour le budget d'une seule personne ou

d'une seule compagnie, plusieurs colons ou plusieurs sociétés devraient s'entendre à l'effet de les effectuer en commun.

Collaboration des indigènes à l'œuvre de la production. — Il ne suffit pas de protéger la santé de l'indigène pour qu'il produise, il faut encore l'intéresser au progrès de l'exploitation, l'associer directement à l'œuvre de production pour qu'il comprenne qu'on le considère, non comme une bête de somme, mais comme un vrai collaborateur appelé à recueillir équitablement sa part des fruits du travail accompli par tous. Il faut y associer tout particulièrement les indigènes d'élite, les chefs de tribu qui exercent une action certaine dans leur sphère et tous ceux qui ont une culture assez avancée pour se faire une idée de l'utilité d'une entreprise conçue suivant les principes de la technique agricole et industrielle moderne. Le gouvernement devra s'attacher tout spécialement à faciliter leur tâche aux associations qui chercheront à s'assurer, dans les conditions sus-indiquées, la coopération des travailleurs indigènes à l'œuvre de rénovation dont nous parlons, car, c'est en réalisant l'union intime des forces de la production que la puissance civilisatrice inspirera confiance aux peuplades placées sous sa protection. Du jour où les éléments les plus avancés des populations africaines et asiatiques seront personnellement intéressés à accroître la prospérité des affaires de la nation, ils emploieront leur influence à peser sur les déterminations de leurs congénères pour essayer d'assurer le recrutement régulier aussi bien que l'emploi constant de la main-d'œuvre en leur pays.

Procédés de recrutement de la main-d'œuvre. — Comment s'opère aujourd'hui le recrutement? C'est, dans beaucoup de régions, par voie de réquisition administrative. Les chefs de tribu sont requis de fournir un nombre déterminé de travailleurs aux particuliers ou aux compagnies concessionnaires et les contrats sont rédigés, dans la suite, suivant des règles parfois incohérentes pour fixer les rapports des uns et des autres. Mais on rencontre, pour l'application des règlements relatifs au recrutement et à l'observation des contrats, des difficultés parfois insurmontables, difficultés qui tiennent aux usages, à la partialité avec laquelle les chefs accomplissent leur mission,

aux mauvais traitements que les ouvriers subissent par moments et au mécontentement qui en résulte.

Une méthode que l'administration française applique dans les régions tropicales consiste à contraindre, par tous les moyens, l'indigène au travail, pour lui imposer la stricte obligation de payer l'impôt.

L'indigène encore fruste, dont les coutumes sont différentes des nôtres, regimbe tout naturellement. Il faut appliquer d'autres procédés, si l'on veut obtenir de lui une absolue soumission. C'est en affranchissant au contraire des charges fiscales ceux qui consentiront à faire partie des ateliers qu'on parviendra à constituer un personnel sûr et régulier. La contribution serait, en ce cas, rejetée sur les industries prospères, et elle serait progressive et dégressive en même temps, suivant le montant des revenus annuels réalisés par ces dernières. De même, on pourrait libérer de l'impôt direct les travailleurs particuliers de la colonie et de l'Etat, et, pour combler les lacunes du fisc, y substituer de fortes contributions indirectes, auxquelles on doit sans doute éviter, en général, d'avoir recours, mais qui peuvent facilement être établies quand elles doivent surtout frapper des objets de luxe et des produits nocifs ou peu hygiéniques. Le gouvernement pourrait même autoriser, à leur profit, la constitution par les autorités locales d'un certain pécule aussi bien que la construction gratuite d'un habitat sain et commode, à la fin d'une période de service assez longue, pour obtenir d'eux qu'ils forment un cadre permanent de travailleurs éprouvés et assidus. Enfin, il serait à désirer qu'on généralise une pratique qui consiste à employer à l'exécution de certains travaux de l'Etat des corps militaires généralement inoccupés, tout particulièrement celui du génie qui a construit autrefois des bâtiments et des voies de communication qui font l'admiration des ingénieurs et des architectes d'aujourd'hui. Il est évident qu'on n'utiliserait point cette main-d'œuvre militaire contre son gré et sans lui accorder des avantages assez sérieux, de façon à prévenir les critiques des intéressés et les attaques en général passionnées des détracteurs de l'œuvre coloniale.

CHAPITRE IV

EXÉCUTION IMMÉDIATE DES TRAVAUX URGENTS ET EN GÉNÉRAL PEU COUTEUX.

Travaux urgents. — La main-d'œuvre acquise, il faut pouvoir, si les besoins l'exigent, la diriger, sans entrave, d'un point à un autre, de même qu'il faut pouvoir assurer aisément le transport des voyageurs, du matériel et des produits. Mais toutes les mesures prises à cet effet seront vaines, si, comme nous l'avons déjà dit, on ne réussit à entretenir convenablement les voies existantes, si l'on ne crée, par ailleurs, des voies nouvelles, et si, d'autre part, on ne fait de nos ports des abris sûrs pour les navires. Il va de soi que la première préoccupation des Pouvoirs publics doit être de poursuivre, avec célérité, l'achèvement des travaux en cours. De cette catégorie sont ceux qui doivent faciliter plus particulièrement le développement du trafic intercontinental et dont l'accomplissement ne nécessite nullement la mise en œuvre de puissants moyens d'action. Ce sont des travaux dont nous avons déjà parlé et dont les plus pressants ont pour objet l'aménagement et l'approfondissement des ports de Djidjelli, de Dakar, de Tamatave et de Port-Gentil, l'électrification des principales voies ferrées, de celles de Madagascar tout particulièrement, l'élargissement et l'amélioration de la ligne Thiès-Kayes ainsi que l'achèvement de la voie ferrée de Betsiléo, dans l'île malgache, et de celle qui fait communiquer Saint-Denis avec Saint-Pierre et Saint-Benoît, à la Réunion. On a décidé de continuer cette dernière jusqu'à Saint-Philippe. Le parachèvement de cette voie accroîtra, en peu de temps, la vitalité de la colonie.

Les autres travaux qu'il importe avant tout d'entreprendre sont ceux dont l'exécution semble possible à très brève échéance. De cette sorte, on peut citer ceux relatifs à l'approfondissement des ports de Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) et de Fort-de-France (Martinique). Dans la première de ces deux îles, la création d'un chemin de fer s'impose. Cette voie, si elle était créée, permettrait d'établir une communication rapide entre les deux villes de commerce: le Moule et la Pointe-à-Pitre. Et en même temps que le travail s'accomplirait,



des cultures nouvelles pourraient être entreprises, telles que celles du coton, du tabac, du ricin, de la vanille et de tant d'autres si utiles à la nation.

Nous avons déjà dit que des voies ferrées s'imposent aussi à la Guyane; il y en a tout au moins une qui paraît indispensable, c'est celle qui peut être installée de Cayenne à la région des placers. Si de Cayenne à la rivière Comté, au point dit Degrad-Cacao, les travaux peuvent paraître pour l'instant difficiles et coûteux, en raison de la nature du terrain, on peut cependant faire partir la voie de Degrad-Cacao jusqu'à l'un des placers de l'Inini. Il y a quelques mois, une somme de 2 millions a été mise par la Métropole à la disposition de la Guyane pour permettre à ses dirigeants de commencer l'exécution des grands travaux projetés, tout particulièrement dans cette région de l'Inini, dont un décret en date du 6 juin 1930 vient de faire un territoire autonome. On peut donc se mettre à l'œuvre au plus tôt.

Au cours du XVIII^e siècle et durant toute la moitié du XIX^e, la Martinique et la Guadeloupe, particulièrement les Dépendances de cette dernière, ont fourni à la Métropole presque tout le coton qu'elle employait dans ses filatures. Les terrains autrefois cultivés ont été abandonnés à cause de la baisse des prix, du mauvais entretien des routes et aussi de l'extension donnée à la culture de la canne à sucre. Le cours s'est élevé dans la suite, mais certaines voies de communication n'existaient plus ou étaient devenues presque entièrement impraticables. Il importe qu'on les rétablisse ou qu'on les remette en état pour que soient reprises les bonnes traditions du passé et que l'antique prospérité renaisse dans nos îles. Si les ressources des budgets locaux ne suffisent pas à entreprendre la réalisation d'un programme d'ensemble, on devrait avoir recours à l'emprunt pour essayer de donner satisfaction aux vœux les plus chers des populations intéressées.

Nous avons promis de dire aussi ce qu'il importe de préconiser pour l'équipement de la Côte des Somalis. Nous parlons pour l'instant des choses d'une extrême urgence, et, ce qui nous paraît être d'un besoin immédiat, c'est l'amélioration du port de Djibouti où un complément d'installation est nécessaire pour faciliter l'entrée et la sortie aussi bien que les opérations de chargement et de déchargement des grands bateaux qui y séjournent.

CHAPITRE V

LES RÉFORMES AU POINT DE VUE MARITIME : CRÉDIT MARITIME MUTUEL. ORGANISATION DES TRANSPORTS. SUPPRESSION DU MONOPOLE DE PAVILLON.

Crédit maritime mutuel. — La plupart des réformes que nous venons de préconiser et des travaux que nous avons indiqués, tant ceux qui sont en voie d'exécution que ceux dont il convient de prévoir l'accomplissement, intéressent le développement de la production. Ce sont des mesures qu'il faut appliquer, des moyens qu'il faut utiliser, pour obtenir de la terre le maximum de produits indispensables à l'entretien de l'homme. Mais il n'y a pas que les productions du sol qui soient nécessaires à la vie. La mer, elle aussi, fournit son contingent de produits utiles. Et les eaux qui avoisinent nos colonies étant pourvues de poissons de toute espèce, il importe qu'on emploie les procédés susceptibles de développer l'industrie de la pêche dans leurs parages.

A part les îles Saint-Pierre et Miquelon dont les bancs sont universellement connus, il y a l'Indochine, Madagascar, la Réunion, les Antilles, dont les côtes sont très fréquentées par les pêcheurs. Dans toute la partie de l'Océan et de la Méditerranée, qui baigne les rives de l'Afrique du Nord, on trouve les poissons les plus variés. Aussi l'étranger vient-il souvent, plus souvent même que nos nationaux, s'y livrer à la pêche, en dépit des règlements, et nous vend-t-il très cher les produits de son industrie. C'est une situation qu'il faut évidemment faire cesser. Mais on ne peut y mettre fin qu'en aidant nos marins-pêcheurs à se procurer et à équiper des bateaux de pêche qui leur permettront de fréquenter, d'une façon continue, les eaux poissonneuses de nos pays d'outre-mer et d'installer des pêcheries dans certains de nos ports coloniaux.

Le législateur, il faut le reconnaître, n'a pas manqué de manifester sa sympathie à l'égard des braves gens de la mer. En même temps qu'il se préoccupait de donner le crédit maritime aux armateurs et

aux constructeurs, il réalisait une réforme en faveur des associations de pêcheurs. En effet, par une loi du 28 mars 1928 sur le crédit maritime mutuel, il augmentait le chiffre de la subvention qui pouvait auparavant leur être accordée.

Une loi antérieure, celle du 4 décembre 1913, avait décidé que des avances sans intérêt pouvaient être faites aux caisses régionales de crédit maritime mutuel dont le montant du capital social n'est pas inférieur à 10.000 francs. Aux termes de la dite loi, les avances devaient être prélevées sur un fonds constitué par les subventions accordées, chaque année, sur les ressources à provenir d'une part bien déterminée de l'impôt établi sur les jeux dans les casinos et sur les retenues affectées aux institutions utiles aux gens de mer. Dans le cas où la portion disponible du fonds ainsi constitué serait au-dessous du chiffre de 500.000 francs les prélèvements devraient être opérés sur l'avance consentie à l'Etat par la Banque de France.

La loi du 30 décembre 1925 a apporté des modifications à certaines dispositions du texte précité. Nous nous bornons ici à en indiquer la principale. D'après le dernier paragraphe de l'article 45 de la loi du 4 décembre 1913 un même bénéficiaire de prêts individuels à long terme ne pouvait recevoir plus de 40.000 francs pour les prêts consentis en vue de l'industrie de la pêche ou plus de 5.000 francs pour un prêt consenti en vue de l'exploitation du domaine maritime, le montant du prêt ne pouvant excéder, dans tous les cas, les trois quarts de la valeur du gage constitué par l'emprunteur. La loi du 30 décembre 1925 a élevé le premier chiffre jusqu'à 80.000 francs et le second jusqu'à 30.000. La loi du 28 mars 1928 est venue à son tour renforcer l'aide consentie aux caisses régionales et aux sociétés coopératives. Les dispositions en vigueur avant 1928 avaient fixé le quantum de la subvention qui pouvait être attribuée, chaque année, au crédit maritime mutuel, pendant dix ans, à la somme de 500.000 francs, le total des avances à faire aux caisses régionales pour les prêts individuels à long terme, au quintuple du montant de leur capital versé, et au sextuple dans un cas rigoureusement spécifié. La loi nouvelle a porté le chiffre de la subvention à 3.500.000 francs et fixé le maximum des prêts individuels à long terme qui peuvent être consentis à un membre bénéficiaire, en vue de l'industrie de la pêche, à une somme qui varie de 80.000 à 150.000 francs.

En outre de la subvention susdite, prélevée sur le fonds spécial indiqué, le Parlement a voté un crédit budgétaire de 500.000 francs en faveur de la même institution. Ce crédit a été porté à 3 millions au budget de 1929 ainsi qu'à celui de 1930. Enfin, au projet d'outillage économique de la nation dont nous avons déjà parlé, le gouvernement a fait aussi sa part au Crédit maritime mutuel. Une aide exceptionnelle qui s'était d'abord traduite par un crédit de 5 millions dans le projet déposé sur le bureau de la Chambre a été renforcée dans la suite par un nouveau crédit de 10 millions prévu dans un texte additif des ministres du budget et des finances.

Il est facile de voir que les résultats attendus de l'application des lois nouvelles et de l'appui budgétaire se rapportent d'une façon directe à notre sujet. En effet, qu'est-ce qui nous préoccupe à l'heure présente? C'est tout particulièrement le développement de notre commerce et l'alimentation de nos populations métropolitaine et coloniale. A cette fin sont utilisées, pour l'industrie de la pêche, notre flottille de pêche, et, pour celle des transports, les gros bâtiments de notre marine marchande. La loi de 1913 indique nettement que les avances consenties doivent servir à la construction ainsi qu'à l'achat de bateaux de pêche, d'instruments nautiques, de matériels d'armement, d'objets d'équipements, d'approvisionnement et de transport intéressant la pêche. Nos marins-pêcheurs, nos constructeurs, nos commerçants et tous ceux qui consomment les produits de la mer vont donc se ressentir et se ressentent déjà des effets bienfaisants de la législation actuelle. Aux avantages qui résultent de la pratique de l'institution du crédit maritime doit participer le monde colonial en même temps que le monde métropolitain. Les marins-pêcheurs du continent n'exercent pas seulement leur métier sur les côtes de France, ils s'aventurent parfois jusque sur les eaux qui baignent les rives du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, de la Guinée, du Gabon et celles plus éloignées de Saint-Pierre et Miquelon. Ils débarquent aussi dans ces contrées, achètent, vendent, opèrent mille transactions qui leur permettent de jeter des produits dans la circulation et de la monnaie aussi bien dans les caisses du Trésor que dans celles des particuliers. Ainsi, dans le domaine de l'industrie que nous venons de considérer, il est incontestable qu'une nouvelle étape vient d'être franchie, et cela, au mieux des intérêts de la nation.

Nous avons indiqué que notre empire d'outre-mer, d'une façon particulière et indirecte tout au moins, peut bénéficier des avantages de la dernière loi. Il aurait pu cependant en bénéficier d'une manière directe et beaucoup plus large, si l'on avait pris soin de déclarer le texte applicable aux Français des colonies. Le législateur n'avait pas oublié de prévoir une pareille disposition dans la loi de 1925. Il importe que l'oubli commis en 1928 soit réparé pour que le mouvement de progression, commercial et économique, que l'on veut déterminer, puisse se produire aux colonies de la même façon qu'en France.

On pourrait envisager, du reste, la question autrement pour les colonies. Si l'on ne veut ou ne peut compléter la loi dans le sens que nous indiquons, on devrait la modifier, en y insérant une disposition qui permette à la caisse des prêts dont nous proposons la création, de consentir aussi des avances aux syndicats ou coopératives de pêcheurs aux colonies. Dans ce cas, l'institution remplirait une double fonction et pourrait être dénommée: la caisse d'avances agricoles et maritimes. Il n'y aurait pas lieu, certes, d'exiger des pêcheurs la remise contre espèces de leurs produits à la caisse ou l'envoi dans les entrepôts des mêmes produits, suivant les conditions indiquées pour les objets agricoles, car il s'agit de choses périssables, dont la vente immédiate s'impose, ou qui ne font point l'objet de transactions d'une capitale importance. La caisse, en réclamant un pourcentage d'intérêts, représentatif seulement de ses frais de gestion, accorderait une aide matérielle gratuite à des associations mixtes surtout, c'est-à-dire, à des syndicats de pêcheurs et de fabricants de conserves aux colonies. Elle agirait ainsi dans le seul but de faciliter la création ou le développement d'une industrie nouvelle dans nos possessions.

Il va sans dire que l'aide fournie dans les conditions susdites et les secours attribués aux agriculteurs sous forme de primes ou autrement ne devraient point dépasser, au cours de l'année, un certain tantième du total des sommes capitalisées par la caisse et provenant aussi bien des fonds d'emprunt que des subventions servies par l'Etat. Nous ne parlerons pas du concours des colonies dont pourraient aussi bénéficier les coopératives qui y seraient créées conformément aux dispositions de la loi. Mais nous savons déjà qu'en

raison de leurs besoins et de leur capacité budgétaire, leur appui ne pourra pas être bien important.

Organisation des transports maritimes. — D'une façon générale, ce que nous avons dit jusqu'ici relativement au programme spécial intéresse la production. Nous nous sommes appliqués à montrer comment il fallait procéder pour essayer d'obtenir le maximum de rendement qu'il est possible de réaliser dans notre domaine extérieur. Et, nous l'avons vu, il n'est pas seulement nécessaire que l'Etat prenne des mesures pour que les denrées s'accroissent, il est encore indispensable que son action s'exerce pour que leur transport s'effectue dans de meilleures conditions qu'autrefois. Il est certain que si les Pouvoirs publics doivent, en une certaine façon, intervenir pour parfaire l'organisation sur le terrain de la production, ils doivent de même agir, avec les précautions qui s'imposent, pour parvenir à compléter nos moyens de transport. On ne comprendrait pas que l'institution nouvelle, dont nous avons déterminé la fonction et le but, soit appelée à provoquer une augmentation de la production sans qu'il lui soit, en même temps, possible de diriger vers les ports de la France les nouvelles denrées produites. Il faut donc qu'elle puisse, le cas échéant, utiliser les unités de la flotte qui pourra être construite dans les chantiers allemands ou avec les matières fournies par l'Allemagne, suivant la méthode que nous avons préconisée. Cela implique que le droit de réquisition qui, selon nous, appartient à l'Etat, dans les circonstances pressantes, doit pouvoir s'exercer, lorsqu'il paraîtra urgent d'approvisionner de produits utiles le marché métropolitain.

Ces vues peuvent cependant ne pas paraître à tous réellement pratiques; aussi convient-il de faire une suggestion plus acceptable. Nous avons pensé qu'il serait utile et d'extrême urgence de placer un nouveau bateau sur la ligne des Antilles, un autre sur celle de Bordeaux-Dakar-Konakry-Port-Gentil ou même plusieurs, comme le gouvernement essaye de le faire, du reste, pour l'Algérie, à l'heure présente. Ces bateaux bien aménagés pourraient assurer, dans des conditions normales, le transport des fruits tels que la banane, le citron, et aussi des bois et des animaux dont la Métropole a besoin. Les gros négociants importateurs devraient s'entendre à l'effet de

prendre l'initiative d'un tel projet, et il serait de leur intérêt de former un syndicat qui agirait dans le but de le faire aboutir avec, si possible, l'aide de l'Etat et celle de nos différentes Chambres de commerce.

En dépit des précautions prises, il pourra se faire cependant qu'à certains moments, et, pour une raison ou pour une autre, les moyens de transports ne répondent pas quand même à tous les besoins. Il faut prévoir cette éventualité et prendre en conséquence les décisions qui sont de nature à prévenir toutes les difficultés. Et puisque nous avons déjà parlé des monopoles et des inconvénients qui, la plupart du temps, s'y rattachent, il importe de déclarer que tous ceux qui, dans le domaine maritime, sont constitués dans l'intérêt de quelques sociétés privées et ne donnent point complète satisfaction à l'intérêt public doivent définitivement disparaître. Le jour où ils seront supprimés, la navigation se développera librement et les bateaux, fussent-ils étrangers, rendront de précieux services, tant à certaines de nos possessions qu'à la Métropole elle-même.

Cette question est trop importante pour qu'elle ne retienne pas un instant l'attention. Aussi nous proposons-nous de l'examiner dans les pages qui vont suivre pour bien montrer en quoi il sera avantageux, pour la France, qu'elle soit solutionnée dans le sens que nous indiquons.

Monopole du pavillon. — Sa suppression. — Il résulte de l'exposé qui précède que les bateaux de nos compagnies ne sont pas en général, convenablement aménagés pour le transport des denrées périssables. Sur beaucoup de points, notre service de transports maritimes laisse à désirer. On y apporté, il est vrai, d'importantes améliorations sur les lignes qui mettent la France en communication avec l'étranger; mais on a fait en général très peu de modifications sur celles qui la mettent en rapport avec ses possessions, et même, sur certaines d'entre elles, on n'a réalisé aucun progrès. C'est parce qu'il n'est pas, en général, stimulé par la concurrence que notre armement n'essaye point d'améliorer, comme l'intérêt du pays l'exige, les dispositions des bateaux qui assurent le service entre la Métropole et certaines de ses possessions.

Si la situation est depuis longtemps celle que nous venons d'indiquer, comment comprendre que les Pouvoirs publics n'aient pas tenté jusqu'ici de la modifier? Et comment admettre qu'à l'égard d'une partie de notre domaine extracontinental, un monopole puisse subsister au profit du pavillon national.

Un monopole existe, en effet, en faveur de la Compagnie transatlantique, de la Compagnie de navigation mixte et de la Société générale de transports, pour les relations maritimes établies entre la France, la Corse et l'Algérie. Le texte qui l'a institué, à l'égard de l'Algérie est la loi du 2 avril 1889. A la Corse s'appliquait la loi du 21 septembre 1793. Les effets des dispositions de ces deux textes ont été provisoirement suspendus pendant et après la guerre par des décrets pris en vertu de la loi du 22 juillet 1909. Par application de cette loi, les produits français, algériens et tunisiens, transportés dans les conditions exceptionnelles prévues par elle, c'est-à-dire par navires étrangers, étaient admis au bénéfice de leur origine. Il en était de même pour les produits échangés entre la France et la Corse. Dans la suite, une loi du 29 octobre 1919 vint suspendre de nouveau, pour une période de deux années, l'application de celle du 2 avril 1889. Elle admettait au bénéfice de leur origine les produits de la France importés en Algérie et ceux de l'Algérie importés en France sous pavillon étranger. De plus, pour l'application de la loi de 1889 et celle du 21 septembre 1793, elle assimilait les bâtiments tunisiens et marocains aux bâtiments français.

Dans quel but le monopole de la loi du 2 avril 1889 a-t-il été institué? Les vues du législateur sont nettement indiquées dans l'exposé des motifs qui expliquent le mécanisme de la loi et dans celui qui précède une proposition de résolution signée de M. Barthe et de plusieurs de ses collègues, proposition qui tend à améliorer les transports franco-algériens, à développer la culture des tabacs exotiques, le crédit agricole, et à assurer les récoltes complémentaires de la Métropole en Algérie ».

Dans le dernier exposé, on trouve l'explication suivante: Le monopole de navigation entre la France, la Corse et l'Algérie a été concédé au pavillon français par la loi du 22 juillet 1909 (1), dans l'intérêt

(1) Ce n'est point la loi du 22 juillet 1909 qui a établi le monopole comme il a été dit dans cet exposé, mais celle du 2 avril 1889, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut.

de la marine nationale et pour donner à nos relations avec nos possessions méditerranéennes une sécurité et une stabilité à l'abri d'événements de guerre » (2).

Viennent ensuite les critiques: « Ce souci s'est traduit par un accroissement d'insécurité pour les marchandises transportées d'Algérie et de Corse en France et vice-versa. Les compagnies françaises de navigation imposent dans la pratique à leur clientèle des clauses de connaissements, qui les exonèrent de toute responsabilité, malgré le principe général inscrit dans l'article 1302. Elle sont en effet autorisées à déroger au principe de droit commun, depuis qu'un arrêt du 4 février 1874 de la cour de Cassation les a déchargées de l'obligation de faire la preuve du cas de force majeure. Mais la clause d'irresponsabilité des compagnies maritimes a des résultats désastreux, non pas seulement pour les compagnies elles-mêmes, mais encore et surtout pour les producteurs et les consommateurs quand elle joue sur les lignes monopolisées comme les lignes franco-algériennes et corses (3).

L'exposé ajoute: « Les compagnies refusent le comptage des colis au départ et par conséquent le paiement des manquants à l'arrivée, ce qui encourage au vol. Sans doute l'abrogation du monopole de pavillon remédierait à ces abus, mais, pour des raisons d'Etat, il sera difficile de l'obtenir » (4).

Au cours du même exposé et à la fin du chapitre où il est question de transports maritimes, les auteurs de la proposition de résolution résument ainsi leurs critiques: « Les compagnies assurent le trafic entre la France et l'Algérie dans les conditions qui leur paraissent les plus avantageuses, sans souci des intérêts des usagers et encore moins de ceux de la Métropole et de la colonie. On s'en rend compte par la réduction de la flotte au strict minimum, par le mauvais état et l'insuffisance des bateaux en service, par la cherté du frêt, enfin par le défaut de garantie accordée aux transports qu'ils assurent. Les usagers se plaignent habituellement depuis toujours de ne disposer que d'un tonnage insuffisant pour leurs besoins d'expédition comme

(2) Impressions des projets de loi. Chambre des Députés, No 6.375, p. 54, année 1923.

(3) Impressions des projets de loi. Chambre des Députés, No 6.375, p. 55, année 1923.

(4) Ibid., p. 64.

ceux d'importation. Ce n'est donc pas un manque de frêt qui peut excuser ici les compagnies de navigation de l'insuffisance de leur service et de leur outillage (5).

En privant le public algérien et français du bénéfice de la concurrence pour les transports méditerranéens, l'Etat a concédé à la Compagnie générale transatlantique un monopole exorbitant, sans aucune espèce de compensation et il est impossible de ne pas constater qu'elle en a abusé » (6).

Une telle opinion n'est pas sans valeur, car elle est basée sur des constatations faites par une délégation du groupe viticole de France qui s'était rendue en Algérie pour répondre à une invitation des viticulteurs de cette colonie. On voit qu'elle est nettement défavorable au maintien du monopole concédé au pavillon national dans le bassin de la Méditerranée.

On doit, en toute équité, reconnaître que la flotte commerciale française grandement mutilée pendant la guerre n'a pu se reconstituer que très lentement, en raison des effets de la crise économique que la France a connue, et, il faut rendre cette justice à nos compagnies d'armement, qu'en dépit des difficultés de la période des vaches maigres, elles ont apporté une amélioration au fonctionnement de leur service de transport franco-algérien. Il y a lieu de constater cependant que certains des graves inconvénients signalés subsistent encore. S'il en est ainsi, c'est parce que les résultats des monopoles particuliers sont toujours préjudiciables aux intérêts de la collectivité qui subit la loi des grandes sociétés privées. Et, en la circonstance, ils sont indubitablement funestes à ceux de la nation et de notre grande colonie d'Algérie. Les déclarations faites par M. Cosnier au Sénat, et que nous avons reproduites plus haut, sont très significatives sur ce point (7).

D'où vient donc le préjudice? Il résulte de l'augmentation incessante du prix du passage et du frêt, en l'absence de toute concurrence, du défaut de sanction et de l'irresponsabilité des compagnies pour l'application de certaines mesures irrégulières, et aussi de l'impossibilité d'assurer complètement le transport des denrées dans les

(5) Impressions des lois. Chambre des Députés, No 6.375p. 54.

(6) Ibid., p. 54.

(7) Voir p. 132 et 133

périodes de grande production et de développement intense du commerce.

A l'appui de notre opinion, il n'est pas sans intérêt d'indiquer les inconvénients que M. Bouisson, ancien commissaire aux transports maritimes, actuellement président de la Chambre des Députés, a lui-même signalés comme étant des conséquences du monopole de fait. Nous extrayons du discours qu'il a prononcé à la Chambre, le 21 décembre 1922, les passages suivants :

M. Bouisson. — « On nous a dit que les bateaux français qui vont dans les colonies ne trouvent pas du frêt au retour. Pourquoi n'en trouvent-ils pas? Parce que le taux du frêt est trop élevé, du fait qu'il n'y a pas de concurrence. J'ai démontré qu'il n'y a pas de concurrence entre la France et l'Algérie, il n'y en a pas non plus entre la France et ses autres colonies. Tous mes collègues coloniaux doivent être d'accord avec moi, lorsque j'affirme qu'il y a un monopole de fait, non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi pour le transport des voyageurs (8).

Je vais vous citer deux ou trois chiffres. Avant la guerre, pour aller aux Antilles, le voyage coûtait 750 francs, aujourd'hui les compagnies demandent 1.850 francs (9). Pour aller à la Réunion, représentée ici par M. Boussenot, on payait autrefois, si mes renseignements sont exacts, 1.950 francs, un billet aller et retour; aujourd'hui, on demande 5.000 francs pour l'aller, soit 10.000 pour un aller et retour.

M. Boussenot. — Et ce n'est pas tout, vous oubliez qu'indépendamment du prix que vous indiquez, la compagnie contractuelle des Messageries Maritimes impose une augmentation, sous le nom de taxe de change, qui varie entre 15 et 25 pour cent.

M. Bouisson (s'adressant tout particulièrement au député de la Cochinchine). — Lorsque les compagnies demandaient 1.800 francs

(8) M. Bouisson parle évidemment de la première période d'après-guerre. Mais, même pour cette période, il y a lieu de faire observer qu'il y avait certains ports coloniaux qui étaient plus régulièrement fréquentés par les bâtiments des autres nations que par les navires français. Ces bâtiments faisaient le service entre les ports dont nous parlons et l'étranger. Naturellement, ils emportaient une grande quantité de nos denrées coloniales dans les pays étrangers.

(9) Maintenant, c'est 3.500 francs, sans parler de la taxe de séjour et d'autrestaxes pour la 3-e catégorie de la première classe.

pour transporter vos caoutchoucs d'Indochine, ce qui empêchait le ministère de l'Armement de faire appel à vos producteurs et l'obligeait à acheter en Angleterre, qu'avez-vous fait? Une délégation de négociants, de cultivateurs, de colons est allée trouver M. Loucheur qui lui a répondu: « Je ne peux pas acheter le caoutchouc d'Indochine quatre fois plus cher que celui que je trouve ailleurs, il faut bien que je défende les intérêts budgétaires du pays, mais si on veut le transporter pour 250 ou 300 francs, je prendrai votre caoutchouc. C'est ce qui a été fait et c'est ce qui vous a permis de continuer cette culture dans votre pays (10).

Ce que je viens de dire s'applique aussi à d'autres pays et à d'autres produits.

Y avait-il intérêt pour l'industrie française à recevoir du manioc? C'est incontestable. Mais on n'en reçoit pas, parce que le prix du frêt ne permet pas de transporter cette marchandise pauvre.

Dans l'exploitation du domaine contractuel des Messageries Maritimes, l'Etat prend à sa charge les paquebots de ce domaine dont l'exploitation est onéreuse et ne peut ne pas l'être; mais à côté du domaine contractuel, la compagnie a un certain nombre de cargos qui sont exploités en dehors de la combinaison avec l'Etat.

Elle les exploite comme bon lui semble, elle fait payer le prix du frêt qui lui convient, l'Etat n'a pas à intervenir. Et voici ce qui se passe... Comme c'est la même compagnie qui exploite le domaine contractuel et le domaine commercial qui lui appartient en propre, elle rafle, sur ses cargos, tout le frêt qui peut être pris à un taux élevé, alors que les paquebots sont en déficit.

Si ce déficit apparaissait, il soulèverait une juste émotion, on dirait qu'il est inadmissible qu'à côté de l'accord contractuel, la compagnie ait une flotte de cargos qui ne sont soumis à aucune obligation et qui raflent partout le frêt avantageux. Pour combler ce déficit, elle fait payer aux voyageurs des prix exorbitants, comme ceux que je viens de signaler » (1).

10) Nous avons déjà fait remarquer que, sinon pour le caoutchouc, du moins pour d'autres denrées, ce que la France achetait ailleurs était bien souvent originaire de nos colonies. Le frêt étranger étant meilleur marché, beaucoup de nos produits prenaient la route de l'étranger.

(11) Voir les Débats parlementaires à l'Officiel du 22 décembre 1922, p. 4392.

La situation, telle que l'a indiquée M. Bouisson, concerne le monopole de fait. Celle qui intéresse le monopole légal n'est guère différente; elle est même bien plus grave, puisque c'est la loi elle-même qui la crée ou la consacre. Celle que nous devons au privilège établi en faveur de certaines sociétés qui assurent le service entre la France et sa grande possession de l'Afrique du Nord est certainement désavantageuse pour les voyageurs et les commerçants qui sont obligés de subir les conditions imposées par elles pour le transport et l'affrètement, et le désavantage est considérable, quand le service de la ligne monopolisée est interrompu, complètement paralysé par la grève des inscrits qui composent le personnel maritime des compagnies susvisées.

Il résulte de toutes ces considérations que l'on doit, dans un intérêt national, replacer sous le régime de la liberté les transports maritimes entre la France, la Corse et l'Algérie. Et pour répondre à la légitime préoccupation de ceux qui veulent que, pendant le temps de guerre, notre marine et notre commerce soient mis à l'abri d'événements fâcheux, il suffira qu'on insère dans la loi nouvelle à substituer au texte actuel une disposition prévoyant qu'en cas de conflit international, le monopole sera rétabli « ipso facto », ou bien encore que les Pouvoirs publics auront la faculté de le rétablir. On devra aussi prévoir qu'à défaut de service privé assurant les transports maritimes, les mêmes Pouvoirs auront le droit de requérir des navires appartenant à des sociétés particulières pour constituer une flotte d'Etat à cette fin.

Peut-être ne sera-t-il même pas nécessaire que pareille mesure soit prise, puisque nous avons vu que, pour remédier aux inconvénients du monopole privé pendant et après la guerre, la France a suspendu l'exercice de ce privilège, afin de permettre à certains bâtiments étrangers d'assurer, comme les nôtres, le transport de nos denrées entre l'Afrique du Nord et la Métropole. Il est vrai que, durant le conflit, il s'agissait de faciliter plus particulièrement les compagnies de navigation des Alliés dont le concours était alors indispensable.

En temps normal, dira-t-on, supprimer le monopole n'est-ce pas élargir par cela même les bases de la concurrence dont les inconvénients sont connus? Mais ces inconvénients ne subsisteront que si

on laisse l'armement national aux prises avec les difficultés qui le placent dans des conditions d'infériorité manifeste par rapport à l'armement étranger. Il va sans dire que, sous le régime que nous prévoyons, il faudrait, d'une façon provisoire, et, en raison du brusque changement apporté à l'état de choses actuel, lui accorder une protection des plus efficaces.

Nous avons déjà indiqué les mesures à prendre à ce sujet. Elles nécessitent presque toutes, la mise en mouvement de la seule action législative. Mais, en ce qui concerne les transactions, qui doivent retenir, elles aussi, l'attention, il en est une qui présuppose l'accord préalable de la France et d'une nation étrangère. C'est l'étude de cette dernière qu'il convient maintenant d'aborder.

CHAPITRE IV

LES ACCORDS AVEC L'ÉTRANGER: CONVENTION AVEC L'AMÉRIQUE. — OBJECTION QU'ON PEUT FORMULER. — RÉFUTATION.

Convention avec l'Amérique. — Nous avons déclaré, dans nos précédentes explications, qu'à part la production, il faut aussi faciliter le transport des denrées.

Nous avons ajouté que ce n'est pas seulement la production et le transport qu'il faut faciliter, mais encore l'écoulement des produits. Et c'est pour atteindre cette dernière fin que nous avons envisagé la suppression des barrières douanières. Il faut reconnaître cependant que les dispositions d'esprit des nations sont telles, à l'heure présente, qu'il n'y a pas lieu d'espérer que cette réforme soit au plus tôt réalisée, à moins que la Société des Nations, déjà saisie de la question du règlement des rapports économiques des peuples entre eux, n'agisse avec promptitude et ne parvienne à concilier, d'une façon définitive, des intérêts qui semblent aujourd'hui opposés.

La tendance de l'heure se manifeste plutôt dans le sens d'un protectionnisme exagéré. Mais s'il est quasi impossible, pour l'instant, d'attendre du Parlement français un changement de méthode et de principes, qui traduise des sentiments libre-échangistes, il est permis toutefois d'espérer, que, dans l'intérêt même du pays, le gouvernement n'hésitera pas à conclure avec les gouvernements étrangers ou, tout au moins, avec celui d'entre eux qui accordera à la France le plus d'avantages, une entente qui pourra atténuer les mauvais effets du système que nous pratiquons déjà depuis plus d'une quarantaine d'années.

En ce moment où nous avons des dettes extérieures considérables, où l'on parle de la nécessité d'aplanir certaines difficultés qui subsistent dans nos relations avec certains pays étrangers, au point de vue douanier, l'occasion ne peut être plus favorable pour le gouvernement français d'essayer d'obtenir du peuple américain, notre prin-

principal créancier, un arrangement qui donne satisfaction aux deux parties contractantes et allège nos dettes. Cet arrangement devrait avoir pour objet, selon nous, de nous faire bénéficier, non seulement de certaines réductions de taxes en compensation de réductions semblables accordées à l'Amérique, mais encore de la remise d'une partie de nos obligations envers elle et de la suppression des intérêts des dites obligations. L'avantage accordé aux Etats-Unis, en retour de cette dernière concession, consisterait dans l'octroi de la franchise complète des droits pour tous les produits américains exportés dans nos possessions jusqu'au paiement intégral de leur créance.

Il est évident que les Etats auxquels nous sommes déjà liés par des conventions commerciales qui renferment la clause de la nation la plus favorisée bénéficieraient automatiquement des avantages du nouvel accord; mais, nous le savons, en général, les clauses des traités de commerce conclus par la France avec l'étranger n'intéressent par les colonies, sauf stipulations expresses. Peu nombreuses sont les conventions qui contiennent des stipulations. Celles-ci n'engagent, du reste la nation que pour une durée déterminée, de beaucoup moins longue assurément que celle pendant laquelle nous serions engagés nous-mêmes envers l'Amérique. Il importe de considérer, d'autre part, qu'il n'y a qu'un nombre très restreint de nations étrangères qui effectuent des ventes dans notre France extérieure ou, tout au moins, des ventes portant sur un grand nombre d'objets. Les principaux fournisseurs étrangers de nos colonies sont l'Angleterre et les Etats-Unis. Ces derniers n'auraient donc pas à s'inquiéter de certains avantages temporaires que quelques pays pourraient avoir à retirer de l'arrangement dont nous parlons.

Critiques qu'on peut formuler. Réfutation. — Il est hors de doute que certains industriels et une partie du commerce métropolitain ne manqueraient pas de protester contre l'initiative qui serait prise, en la circonstance, par le gouvernement français. Nous disons : des industriels et une partie seulement du commerce, car les commerçants et les industriels de la Métropole n'ont pas tous le même intérêt. Nombreuses sont les sociétés commerciales et métropolitaines qui ont des exploitations de toute nature aux colonies et qui ont besoin de matériel, d'instruments, de machines, d'engrais. Elles

seraient heureuses de pouvoir les importer, au plus bas prix possible, de l'étranger. Quant aux fabricants de la Métropole qui achètent leurs matières premières dans nos possessions, ils pâtissent indirectement de l'application des taxes qui y sont établies. La vie devenant de plus en plus chère aux colonies, en raison de l'exagération continue du taux du tarif douanier, le salaire payé aux travailleurs devient par cela même plus élevé, ce qui détermine une augmentation des frais de faisance-valoir et du coût de production dont la répercussion se fait inévitablement sentir sur le prix des produits exportés en France.

En dépit de ces particularités, il est indiscutable que nombre de commerçants qui font des transactions avec les colonies et comptent uniquement sur la protection douanière ne manqueraient pas d'affirmer qu'une initiative prise dans le sens que nous indiquons serait de nature à préjudicier à leurs intérêts et ils tenteraient l'impossible pour essayer d'exercer une néfaste influence sur l'esprit du gouvernement.

Il faudrait qu'il y ait au pouvoir des hommes courageux et bien pénétrés de leurs devoirs en même temps que de l'intérêt de la nation pour pouvoir résister à toutes les pressions. Nous avons déjà fait remarquer que la suppression des entraves douanières ne peut que déterminer un plus grand développement des transactions. Si la solution que nous proposons était adoptée, les pertes que le fisc colonial aurait à subir, par suite du non-paiement des droits, seraient largement compensées, par les avantages devant résulter de l'extension que prendraient nécessairement les affaires. Dans le cas où quelques intérêts privés seraient lésés parce que certains exportateurs auraient négligé d'utiliser les derniers progrès de la science, qui, seuls, permettent de conquérir des positions avantageuses sur le marché colonial, il n'y aurait pas lieu de s'en émouvoir. En effet, ce qu'il faut, en l'espèce, considérer, c'est avant tout l'intérêt de la nation entière et non celui d'une catégorie d'individus trop faiblement armés pour pouvoir entreprendre la lutte, dans des conditions avantageuses, sur le terrain commercial. Pour calmer cependant les appréhensions de ces derniers, on pourrait prendre, en leur faveur, certaines mesures d'allègement fiscal qui seraient de nature à faciliter directement ou indirectement l'exportation.

QUATRIEME PARTIE

LA FRANCE ET LES AUTRES NATIONS AUX COLONIES

CHAPITRE PREMIER

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES. — LE TRAVAIL ET LA PRODUCTION : SOURCES DE RICHESSES. — L'AIDE DES COLONIES A LA FRANCE AU POINT DE VUE DE LA PRODUCTION. — L'AIDE DE LA FRANCE A L'ÉTRANGER ET A SES COLONIES.

Considérations générales. — Nous achevons ici l'étude des principales questions qui intéressent la mise en valeur de nos colonies. Mais, en terminant, nous voudrions présenter quelques considérations d'ordre général, comparer succinctement l'effort accompli par la France avec celui qui a été réalisé par l'étranger, et, enfin, tirer de l'ensemble des faits que nous avons exposés les conclusions qui semblent logiques et naturelles.

Une pensée qu'il faut avoir constante en l'esprit quand on se propose de fixer les règles d'après lesquelles doivent s'établir les rapports sociaux, c'est que les collectivités, tout comme les particuliers, ont des devoirs et des charges à remplir, si elles veulent atteindre des fins qui soient utiles, et, en même temps, en parfaite harmonie avec les principes de la vraie justice. Aujourd'hui, l'une des principales obligations qui s'imposent à la nation, c'est de s'organiser financièrement pour pouvoir assurer, d'une façon permanente, avec le paiement de ses dettes, l'équilibre de son budget et essayer de pourvoir à tous les besoins que nécessitent le fonctionnement normal de ses services ainsi que le développement de tous les organismes qui tendent à accroître sa puissance, tant au dedans qu'au dehors. Mais cet équilibre financier dépend de l'équilibre économique, et l'économie de la nation repose sur une chose primordiale : la production.

Un fait que la simple logique permet de concevoir, c'est qu'un pays pauvre ne peut imposer ses habitants que dans une très faible

mesure. Un pays pauvre ne produisant point ou plutôt produisant peu est incapable de payer ses dettes et de se développer. Il ne faut jamais perdre de vue ce principe d'ordre économique que c'est avec les produits que se paient les produits, avec les services que se paient les services. Il faut donc élargir les bases du travail et de la production si l'on veut élargir celles de l'impôt, créer, par suite, les richesses sur tous les points de son territoire aussi bien continental que colonial. Et l'effort productif à réaliser, nécessite préalablement, nous l'avons vu, l'exécution d'un ensemble de travaux, qui implique la collaboration de l'Etat, des colonies et des particuliers.

L'aide des colonies à la France. — Nous nous sommes appliqué à démontrer que la mise en valeur méthodique de nos possessions devait déterminer entre elles et la Métropole, un courant d'affaires plus étendu et provoquer, par suite, une augmentation du capital et des revenus de la nation. L'expérience a suffisamment montré, du reste, que, dans tous les temps et dans toutes les circonstances, les colonies ont aidé de la façon la plus large, au ravitaillement ainsi qu'au développement de la France métropolitaine? Pendant la guerre surtout, toutes leurs ressources, toutes leurs forces ont été utilisées. Au cours de la période d'après-guerre, elles ont rendu encore d'appréciables services à l'industrie, au commerce, à la navigation. Qu'aurait pu une France mutilée, ravagée par les atrocités d'une guerre monstrueuse, sans le concours immédiat et permanent de tous ses enfants? Alors qu'il lui fallait accomplir des efforts presque surhumains pour redonner la vie à des régions dévastées que l'Allemagne se refusait, au début, à restaurer, alors que, privée désormais de l'aide des alliés, il ne lui était plus possible de compter que sur elle-même pour essayer de rendre leur vigueur à ses organes affaiblis par quatre années de lutte et par le mal tenace de l'inflation, l'aurait-on vue franchir si vite le premier stade de sa rénovation, si, par les productions de leur sol et leur participation à la consommation des produits nationaux, les colonies n'avaient coopéré, dans une large mesure, à l'œuvre de redressement nécessaire.

L'aide de la France à l'étranger. — Quand on voit tous les avantages que la France a déjà retirés et ceux qu'elle peut encore reti-

rer des produits originaires de ses colonies, on est véritablement étonné qu'elle n'ait pas dirigé, autrefois, vers les rives de ses possessions d'outre-mer, les capitaux dont elle ne pouvait trouver le placement sur le territoire continental. A une certaine époque, elle ne semblait avoir d'attention que pour les pays étrangers. Elle a consenti des emprunts aux Autrichiens comme aux Turcs, qui se sont servis de son or pour développer leur industrie et s'équiper contre elle, au cours de la grande tourmente. Elle a drainé toute une partie de son épargne vers la Russie, lui apportant ainsi des éléments de vie nouvelle, plantant sur le sol des tsars des arbres féconds dont les fruits devaient servir plus tard à alimenter la génération bolchevique. Aujourd'hui qu'elle réclame son dû, on lui dit de s'adresser aux anciens emprunteurs, en lui tirant la révérence. Bien plus, pour atteindre des fins inavouables, on sème chez elle l'or de la corruption et l'on s'applique à détruire, dans ce qu'elles ont conservé de plus tenace des anciennes traditions, toutes les forces créatrices de l'action et de la pensée. Et, dans ses colonies, on essaye de provoquer, en même temps que l'éveil d'un nationalisme des plus étroits, un mouvement qui ne saurait tarder à se produire efficacement dans certaines régions, si, ainsi que nous l'avons déjà déclaré, elle hésite à accorder partout, et de la façon la plus entière, sa sollicitude à ses enfants d'outre-mer.

Nous pouvons encore signaler que dans le pays des Boxers, elle a immobilisé une notable partie de sa fortune. Elle y a fondé ou a participé à y fonder des établissements bancaires qui, après avoir rendu d'importants services à l'empire des Célestes ont, en définitive, périclité, et parfois même sombré. D'immenses capitaux ont été perdus, non pas pour la Chine qui les a employés à créer des valeurs sociales, par nature insaisissables, mais pour la France qui a dû encore se saigner pour combler les vides faits dans son patrimoine. Nous ne parlons pas des valeurs qui ont été placées dans les Balkans, en Grèce, dans l'Amérique du Sud et dans beaucoup d'autres pays. Mais dans l'ensemble, on évalue à près de 45 milliards ce qui a été alors prêté à l'étranger.

L'aide de la France à ses colonies au point de vue capitaux. —
Pendant que la nation enrichissait ainsi le monde, ses colonies livrées,

parfois et, en grande partie, à leurs seules forces, luttaienent avec les puissances aveugles et déchaînées de la nature, et, malgré les éruptions, les incendies, les cyclones, les tremblements de terre et les maladies sans nombre qui ravageaient les contrées, décimaient les populations, malgré les fléaux de toute nature qui empoisonnaient de leur germes morbides l'enfance, la jeunesse et les vieillards, elles travaillaient à maintenir leur énergie et refaisaient leur existence, tant était grand en elles l'espoir en des jours meilleurs.

Le concours financier que la France leur apportait alors peut se chiffrer, en valeurs de placement, à environ 4 milliards. M. Paul Restany dans son ouvrage: « Les problèmes des capitaux dans les colonies françaises », fixait, pour 1924, la part de ces placements aux colonies, à un peu plus de 7 milliards. Aujourd'hui, le chiffre est plus élevé, et l'on peut, en raison du nouveau développement des capitaux au dehors et en se basant sur la valeur monétaire de 1924, affirmer qu'il atteint près de 8 milliards. C'est vraiment peu, si nous comparons cette somme à celle de 45 milliards que nous avons à l'étranger, nous pouvons même dire 50 milliards, à cause de l'évasion qui s'est produite d'une partie de l'épargne française pendant la période du change et malgré les rentrées qu'on s'est hâté d'opérer depuis la stabilisation.

CHAPITRE II

L'ACTION COLONISATRICE DES AUTRES PEUPLES. — LA HOLLANDE ET L'INSULINDE. — L'ANGLETERRE ET SES POSSESSIONS. — POURQUOI L'ACTION COLONISATRICE DE LA FRANCE A FAIBLI A CERTAINES ÉPOQUES. — POURQUOI CELLE DE L'ANGLETERRE ET DE LA HOLLANDE A, AU CONTRAIRE, AUGMENTÉ. — LA BELGIQUE. — LE PORTUGAL. — L'ITALIE. — LE JAPON. — L'AMÉRIQUE. — LEURS RAPPORTS AVEC LES PAYS PLACÉS SOUS LEUR DÉPENDANCE.

L'action colonisatrice des autres peuples. — Sur ce point, on peut dire, sans cependant rien enlever par ailleurs au mérite de la France comme nation colonisatrice, que certains peuples, pour leurs possessions, ont fait plus qu'elle pour les siennes, et, par voie de conséquence, ont tiré de leur exploitation un profit plus considérable que celui qui est résulté pour elle de l'utilisation de ses fonds de placement dans son domaine extérieur. Et si elle n'y prend garde, elle sera bientôt devancée, quant aux résultats économiques, par ceux qui se sont, tout récemment, lancés dans la voie de la colonisation. Il ne faut pas que notre amour-propre national nous empêche de voir ou de faire voir les choses telles qu'elles sont. Ce n'est pas en nous faisant illusion à nous-mêmes que nous parviendrons à corriger les imperfections d'une œuvre déjà grande par elle-même, mais insuffisante à nous procurer toutes les satisfactions que nous pouvons et devons obtenir de l'emploi rationnel de nos puissants moyens d'action. Mais voyons de quelle façon s'exerce, sur son territoire extérieur, l'action de l'étranger.

La Hollande et l'Insulinde. — La Hollande a très vite compris l'intérêt qu'il y avait pour elle à mettre en valeur ses possessions d'outre-mer, et elle a outillé merveilleusement les Indes Néerlandaises qui constituent de véritables joyaux entre le Pacifique et l'Océan Indien. Si elle peut s'enorgueillir d'être restée la vraie patrie de la liberté commerciale, c'est à l'Insulinde qu'elle le doit. Celle-ci

a 50 millions d'habitants; sa superficie est de 1.900.152 kilomètres carrés, et son activité est telle qu'elle peut aujourd'hui, à l'égale des plus grandes nations, approvisionner de matières premières et d'objets industriels de nombreux pays des divers continents. D'elle la Hollande peut tirer et tire presque tout, en réalité, particulièrement du sucre, du thé, du riz du café, du cacao, de la vanille, du tabac, des arachides, de la banane, du coprah, du caoutchouc, du quinquina, des essences, des textiles, dont le coton principalement, des fibres à papier, des perles précieuses et des métaux et minerais de toute sorte. On dira que nous avons toutes ces choses dans nos colonies. Assurément, mais il faut les faire sortir du sol, leur donner une valeur marchande et les transporter sur le marché métropolitain. Etant donné l'importance de notre domaine extérieur, nous ne devrions pas les demander ou nous ne devrions demander que peu d'entre elles aux colonies étrangères. Pour ne parler que de la Guyane, par exemple, que la France possède depuis très longtemps, nous pouvons dire, que, quand on a une possession aussi riche qu'elle en métaux, en minerais, en ressources forestières de nature et de qualités diverses, il est incompréhensible qu'on ne fasse pas l'effort qui convient pour mettre son sol en valeur, lui donner l'outillage nécessaire afin d'obtenir d'elle ce que l'Australie, le Canada, l'Afrique du Sud, le Congo belge et les Indes néerlandaises nous livrent, à un prix très élevé.

D'où vient la prospérité des Iles de la Sonde? De leur puissante structure économique. Il y a, dans les principaux centres, des établissements de très grande importance, qui s'ingénient à appliquer les méthodes les plus scientifiques, et il existe, sur les côtes, des ports bien aménagés où les navires trouvent un abri sûr. Dans les parties du territoire où la population est le plus dense, il y a, avec des routes commodes, des fermes-écoles, des champs d'expérience de premier ordre, des stations agronomiques, des Facultés, des Instituts, des écoles professionnelles, des laboratoires, des hôpitaux et des services d'hygiène qui ont atteint, dans leur organisation et leur fonctionnement, un tel degré de perfection qu'ils peuvent être considérés comme des modèles par les autres nations colonisatrices. L'électrification des campagnes y est très développée, l'exploitation des forêts est sérieusement réglementée, le travail est, dans ces îles, très encour-

ragé, car l'industrie et l'agriculture trouvent un appui sérieux dans l'aide matérielle qui leur est apportée par les nombreuses institutions de crédit qui y fonctionnent depuis longtemps. Aussi l'on comprend que la production de l'Insulinde soit intense et qu'elle ait une balance commerciale très favorable. Ses importations de 1926 ont été de 903 millions de florins, soit 9 milliards 211 millions de francs, et ses exportations de 1 milliard 620 millions de florins, soit 16 milliards 524 millions de francs, d'où une différence en sa faveur de 7 milliards 313 millions de francs. Ce sont des chiffres qui dépassent de beaucoup ceux que nous avons relevés pour l'ensemble de nos colonies.

Quelle est la part prise par nous à ce mouvement commercial. On sera peut-être étonné de savoir que la France occupe le dix-septième rang parmi les fournisseurs des Indes néerlandaises. En 1926 nous avons reçu d'elles 757.156.000 francs de marchandises et nous ne lui en avons expédié que 143.294.000 francs. De tels résultats se passent de commentaires.

Certains publicistes ont prétendu que les possessions océaniques de la Hollande n'ont été florissantes que parce que les colons ont pu recruter dans le pays même une main-d'œuvre souple et abondante. Il est certain que la main-d'œuvre dont ont pu disposer les exploitants a grandement facilité leur tâche. Mais cet élément n'aurait pu suffire à donner aux îles de la Sonde la puissance de développement que nous avons indiquée si d'autres circonstances n'étaient venues favoriser leur essor.

Quelles sont les conditions que doit remplir un pays pour qu'il parvienne à augmenter sa force de productivité? Il lui faut avoir tout d'abord un sol qui ne soit nullement ingrat; il lui faut ensuite posséder une main-d'œuvre suffisante et saine, des exploitants qui aient, avec le génie de l'entreprise, l'esprit d'organisation, et aussi des capitaux en quantité assez considérable pour pouvoir mettre en valeur des fonds inexploités qui recèlent parfois d'inépuisables richesses.

On peut dire que toutes ces conditions ont été et sont encore réalisées dans l'Insulinde. Le sol est en général fécond, les colons sont habiles, pratiques, ingénieux, les travailleurs, presque que partout nombreux. Quant aux moyens de crédit, ils sont dispensés avec une

facilité qui n'exclut ni la réserve ni la circonspection. M. Angoulvant, dans son ouvrage sur les Indes néerlandaises, estime que les capitaux engagés dans les exploitations de ces îles sont de 20 milliards dont 60 % sont hollandais. En y ajoutant, dit-il, le montant des emprunts contractés par le gouvernement colonial, soit 8 milliards, le total s'élève à 28 milliards. Nous sommes loin, comme on le voit, des chiffres indiqués pour les colonies françaises.

Une remarque que nous devons faire, à la fin de cet exposé sur les Indes néerlandaises, c'est que le progrès que l'on constate aujourd'hui ne s'est pas réalisé sans difficulté. Qu'elle qu'ait été la fécondité du sol, il a fallu, sur plusieurs points, dompter la nature, créer des canaux, construire des ports, faire des irrigations; si abondante qu'ait été la main-d'œuvre, il a fallu la préparer à l'accomplissement d'une tâche immense; il a fallu l'éduquer, l'instruire, et, par toutes sortes de soins et de ménagements, lui inspirer confiance; il a fallu enfin lui donner, avec la santé, du ressort et de la vigueur, afin de la rendre apte à tous les services que nécessitait une exploitation rationnelle de l'archipel océanien qui fait aujourd'hui la gloire et le bonheur de la nation hollandaise.

L'Angleterre et ses possessions.— Quelle politique l'Angleterre a-t-elle faite, à son tour, dans ses colonies? Une politique de clairvoyance, d'intérêts bien compris et de progrès économique. Elle a développé intensément les Dominions et les terres de la Couronne. Ces possessions le lui ont bien rendu. La belle contrée du Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, l'Inde sont riches, et les autres possessions plus dépendantes: le Soudan, la Jamaïque, Trinidad, la Guyane anglaise sont dans une excellente position de combat sur le terrain de la concurrence. Elles fournissent des denrées et matières premières en grande quantité, non seulement à l'Angleterre, mais encore à beaucoup d'autres pays et ce qu'elles absorbent, elles le reçoivent surtout des Îles Britanniques qui participent à leurs richesses en travaillant pour elles, de même qu'elles participent aux avantages que ces Îles retirent de leur commerce et de leur industrie. Cela s'explique facilement, car la nation entière ne s'approvisionne de plus en plus chez elles de matières agricoles que parce qu'elle crée elle-même de plus en plus des débouchés à ses produits industriels dans l'univers.

L'« Avenir » du 22 octobre 1926 cite un passage du rapport fait, la même année, par le président du Board of Trade, à la quatrième séance de la Conférence impériale à Londres. « En effet, a dit le président, pour les six premiers mois de l'année 1926, un tiers de nos importations en Grande-Bretagne provenait des Dominions et presque 50 % de la production de la Grande-Bretagne ont été importés par les Dominions ». On voit, par ces indications, ce que les possessions anglaises, ont pu donner, dans leur ensemble, à l'Angleterre. C'est naturellement plus du tiers de ses importations et ce qu'elles reçoivent d'elle, à l'heure actuelle, est supérieur à la moitié de ses exportations. Pour la Nouvelle-Zélande seulement, on chiffrait à 80 % le total de ses exportations vers l'Angleterre et à 52 % celui de ses importations d'origine proprement anglaise.

Dans le « Front républicain » du 7 novembre 1926, M. Victor Beauregard compare les deux méthodes de colonisation française et anglaise, et, en se basant sur les statistiques pour formuler ses conclusions, il constate : « que la Nigéria, par exemple, exporte annuellement près de 100.000 tonnes d'huile de palme et 160.000 tonnes d'amandes de palme contre 28.000 et 50.000 tonnes exportées par nos possessions voisines, que de la Gold Coast sortent annuellement 220.000 tonnes de cacao représentant une valeur de près de huit cent millions de francs, alors que l'exportation du même produit par l'Afrique occidentale française ne dépasse pas 6.300 tonnes ». Et alors « que nous commençons à peine, dit-il, à étudier la constitution du sous-sol de notre colonie, les Anglais extraient déjà annuellement 8.000 tonnes de minerai d'étain et 180.000 tonnes de charbon en Nigéria et tirent de la Gold Coast de l'or pour 70 millions, des diamants, du manganèse ». Il faut toutefois faire remarquer que la Nigéria à 18 millions d'habitants, tandis que l'Afrique occidentale n'a que 13 millions d'âmes.

Dans une Revue française, un de nos publicistes signale que sur 1.114.000 quintaux de bananes importés en 1928, la Métropole n'en a reçu que 50.000 de ses possessions coloniales.

Dans l'« Europe nouvelle » du 1^{er} mai 1926, M. A. Demangeon, professeur de géographie économique à la Faculté des lettres de Paris dit à son tour : « C'est par quantités insignifiantes que nous recevons de nos colonies certaines marchandises nécessaires comme

le coton, la soie, le café, le cacao et même encore le caoutchouc. Une solidarité autrement ancienne et puissante unit la Grande-Bretagne à son empire, puisque les prestations coloniales à la consommation britanniques représentent 60 % pour l'étain, 100 % pour le jute, 75 % pour le caoutchouc, 25 % pour le coton, 90 % pour le thé, 80 % pour le fromage, 70 % pour la viande, 50 % pour le cacao et le blé. Et cette solidarité apparaît si forte à certains esprits qu'elle leur semble justifier la fédération économique de tout l'Empire ».

En effet, en Angleterre, on préconise très sérieusement la constitution d'une sorte de ligue économique entre les diverses parties de l'Empire, « L'Institut colonial français », dans son numéro du 30 décembre 1927 et dans l'article intitulé : « Une politique française de réalisations coloniales », signale un intéressant passage d'un discours prononcé par Sir Alfred Mond. « Si, déclare ce dernier, entre les différentes parties de l'Empire britannique, une union était instituée, analogue à celle qui existe entre les divers Etats de la République Nord-Américaine, l'Angleterre disposerait du plus vaste marché de l'univers et se suffirait pleinement à soi-même ».

Nous pourrions continuer les citations, indiquer l'extraordinaire développement des Dominions et de certaines colonies anglaises, montrer, par exemple, que l'Australie est plus riche que beaucoup de pays d'Europe, qu'en 1926 le Canada a triplé ses exportations de 1917, que le Soudan anglo-égyptien livre à l'étranger 400.000 tonnes de coton, alors que notre production coloniale est infime, qu'il exporte 20.000 tonnes de gomme contre 4.000 en moyenne que fournit notre Afrique occidentale française. Nous pourrions faire voir que tout l'Empire extérieur de la Grande-Bretagne, exception faite pour les petites Antilles, sont sillonnées de routes carrossables, que toutes les contrées où s'accomplit un labeur fécond sont traversées par des chemins de fer sur d'immenses étendues, que le projet conçu par les Britanniques d'une grande artère africaine se réalise aujourd'hui et que l'Afrique du Sud, à elle seule, possède 26.000 kilomètres de voie ferrée, c'est-à-dire plus de trois fois ce que nous avons nous-mêmes sur le continent africain. Ce que nous avons déjà dit suffit à donner une idée du degré d'évolution qu'ont pu atteindre, jusqu'à ce jour, les possessions anglaises.

A quoi est due leur expansion économique? A la méthode qu'ont constamment appliquée les Britanniques qui sont des gens pratiques avant tout, particulièrement préoccupés d'assurer leur avenir économique et de fortifier leurs positions dans le monde. Pour réaliser leurs vues, ils n'ont pas hésité à consacrer des sommes considérables au développement de l'outillage de leur territoire extérieur. M. René Théry, dans l'article précité de l'Institut colonial, indique que les placements de capitaux faits par eux dans les colonies, en 1926, ont été six fois plus importants que ceux effectués par nous dans les nôtres. Cela prouve qu'ils ont le sens inné des affaires. Ils ont pensé avec raison que leurs investissements étaient des placements avantageux et que l'Angleterre, avec ses seules forces et ses seules ressources, ne pouvait avoir la prétention de lutter avec succès sur le marché mondial. Nos capitalistes devraient donc se montrer tout aussi entreprenants qu'eux, d'autant plus qu'ils n'ont à courir aucun risque. M. Germain Martin, dans un de ses ouvrages, ne dit-il pas que « Si après quatre ans de guerre, on recherche quels placements ont le mieux résisté au cataclysme parmi les capitaux placés hors de France, on constate que les sommes confiées à nos entreprises coloniales ont offert une stabilité de cours qu'ignorèrent les détenteurs des fonds balkaniques, russes, turcs, autrichiens, allemands et de l'Amérique du sud » (1). Cela n'empêche pas nos financiers d'aujourd'hui de préconiser surtout le placement à l'étranger de l'épargne nationale.

Raisons pour lesquelles l'action colonisatrice de la France a faibli à certaines époques. — Nous venons de voir ce qu'ont fait deux nations colonisatrices en dehors du continent européen, et nous avons constaté que la France n'a pas encore atteint, dans ses possessions, des résultats aussi positifs que ceux obtenus par elles dans les leurs. S'ensuit-il qu'elle n'ait pas l'esprit colonisateur? Il serait inexact de le prétendre. Ce qu'on fait ses pionniers qui, dans les premiers siècles de la colonisation, ont transformé des pays tout entiers, tels que l'Acadie, le Sénégal, l'Inde, la Réunion, les Antilles, ce que ses administrateurs et ses colons ont fait de l'Algérie, aujourd'hui merveilleusement développée, montre bien qu'elle est apte, autant que toute

(1) Le problème du crédit en France, p. 96.

autre nation, à appliquer les méthodes qui conviennent pour apporter aux populations attardées tous les éléments du bien-être et du progrès. Certes, le peuple français a surtout vécu d'idéal, mais, à ses heures, il a été aussi le peuple le plus déterminément porté vers l'action, et vers l'action utile, énergique, efficace. Il peut donc réaliser une grande œuvre de portée pratique, et les phases de l'évolution qu'il a parcourues à travers l'histoire, les faire parcourir, à leur tour, aux populations soumises à son autorité, en les faisant bénéficier de ses ressources matérielles et de ses enseignements. Nous disons qu'il peut accomplir cette tâche, si grande soit-elle. Mais, pour les nations comme pour les individus, toute réalisation implique, non seulement le pouvoir, mais encore le vouloir. Et si l'énergie humaine tarde parfois à se manifester dans le sens d'une plus grande expansion des forces sociales, c'est qu'il est parfois des événements d'ordre historique et des faits d'ordre sociologique qui paralysent la volonté tant individuelle que collective et neutralisent la volonté des Pouvoirs publics et des peuples. Ce sont les circonstances qui ont contrarié, à certains moments, le développement des tendances colonisatrices de la France, et celles qui ont, au contraire, incité l'Angleterre et la Hollande à organiser économiquement, de la façon la plus complète, leurs possessions extérieures, que nous allons maintenant examiner.

Il est certain qu'une politique coloniale bien conduite exige une continuité de vues et d'action dans l'administration des territoires que l'on a sous sa puissance. Et cette continuité est plus assurée sous un régime stable que sous des gouvernements de formes diverses qui se succèdent fréquemment. La France a eu à faire l'expérience de plusieurs régimes. Elle a installé chez elle deux monarchies, l'une absolue, l'autre constitutionnelle, deux empires, l'un s'accommodant de l'esprit, sinon de la forme tyrannique, l'autre de tendance libérale pendant les dernières années, enfin trois républiques d'essence purement démocratique, mais enclines à la centralisation ou à la décentralisation, selon qu'il s'est agi de telle ou telle d'entre elles.

On peut affirmer que, suivant que la direction de ses affaires a été confiée à tel ou tel gouvernement, elle s'est intensément développée ou a été réduite à sa plus simple expression, comme puissance colonisatrice. Il faut dire, du reste, qu'elle n'a pas, comme certaines autres nations, concentré son action sur des points plus particuliers

du domaine de la science, de la politique ou des choses économiques. Sa vie, toute débordante d'activité, a rayonné un peu dans tous les sens; elle a embrassé l'univers dans sa totalité et non dans une ou quelques-unes de ses parties. C'est pour cela qu'elle a été plus absorbée qu'aucune autre. Puissance intellectuelle par excellence, parce qu'elle est l'héritière directe des anciens peuples civilisés de Rome et d'Athènes, puissance faite d'énergie, de volonté éclairée, parce qu'elle a été éduquée par les grandes forces spirituelles du passé, c'est en elle que s'est accompli le travail le plus vivifiant de la pensée moderne. De l'effort qu'elle a dépensé est né le progrès sous toutes ses formes, de ses réflexions sur les fins sociales de l'humanité, sur les misères et les destinées de l'homme, sont sorties les idées de liberté, d'égalité, de fraternité, qui sont devenues les principes directeurs de la conscience universelle.

Ce résultat n'a pas été acquis sans agitation et sans heurt, sans irritation et sans lutte. Toutes les grandes secousses de l'humanité, toutes les compétitions qui mettent aux prises des forces sociales importantes sont dues à des oppositions d'intérêts ou à des conflits d'opinions. La pensée, constamment en éveil, est toujours à la recherche, soit de satisfactions égoïtes de plus en plus grandes pour l'individu, soit d'un mieux-être constant pour la collectivité. De ces troubles occasionnés par cette double attitude naissent les déchirements qui sont pour ainsi dire la rançon du progrès lui-même. Jusqu'à ce que les consciences soient épurées, les cœurs amendés par un réel sentiment de justice et de bonté, les cerveaux éclairés et définitivement redressés par la raison, certains êtres éprouveront le besoin de marcher sur des cadavres pour réaliser leurs idées, leurs ambitions et satisfaire ce qu'ils croient être leur propre intérêt, tandis que certains autres s'immoleront sur l'autel du sacrifice, par devoir, pour la défense d'un très bel idéal. C'est ce besoin éprouvé par les uns qui explique les entreprises irréfléchies, les massacres et les tueries qui remplissent le cours des siècles et c'est cet esprit de sacrifice, chez les autres, qui fait naître les grands dévouements et détermine les révolutions qui débarrassent les peuples de la tyrannie des hommes et des préjugés.

La France a eu sa part, de toutes la plus large, des bouleversements continuels et des épopées sanglantes de l'histoire. Jamais

aucune puissance n'a été mêlée autant qu'elle aux conflits de toute nature et aux mouvements dramatiques qui ont agité l'Europe d'une façon presque permanente. Elle a connu toutes les guerres qui épuisent une nation, civiles, religieuses, sociales, toutes les luttes qui affaiblissent et momentanément désorganisent une société déjà constituée, mais qui veut se transformer pour mieux remplir sa destinée. Certes, en ce qui concerne la guerre étrangère, d'éclatants succès l'ont portée au faite de la gloire. Qu'elle ait été attaquée ou qu'elle ait elle-même pris l'offensive, elle a fait preuve d'une énergie sans égale et, un instant, a soumis à ses lois, les principales puissances de l'univers. Mais son action a provoqué de vives et puissantes réactions. Les peuples humiliés de leurs défaites et jaloux de sa gloire se sont préparés pour la revanche; les nations coalisées se sont retournées contre elle; elle, épuisée, n'a pu supporter le choc et alors, les grands revers ont suivi les grandes victoires. Les échecs essuyés, il a fallu tout d'abord rembourser les emprunts de guerre, payer les indemnités imposées par les traités, ensuite s'employer, des années et des années à se remettre de ses blessures et à se refaire le sang appauvri. C'est pour cela qu'elle a été souvent portée à donner plus d'attention aux choses intérieures qu'aux intérêts du dehors, et c'est en se repliant ainsi sur elle-même qu'elle a consacré ses ressources au redressement de son état économique sans trop se soucier alors de l'avenir de ses colonies et sans s'apercevoir qu'il y a une étroite corrélation entre le degré d'évolution des possessions coloniales et le mouvement d'expansion de leurs Métropoles.

Elle croyait donc avoir des raisons de ne pas exagérer ses tendances et son goût pour la colonisation. Elle le croyait d'autant plus qu'elle avait été maintes fois dépouillée en grande partie de son domaine extérieur. Dépenses d'argent, dépenses d'activité pour des résultats négatifs, voilà le raisonnement que tenaient des publicistes, des hommes d'Etat, dont l'influence était grande dans la nation. Ceux-ci revivaient par instants les jours du passé. Ils revoyaient la nation sortir toute meurtrie de la guerre de la succession d'Espagne et l'étranger lui imposer le traité d'Utrecht de 1713, qui détachait de ses possessions coloniales: Terre-Neuve, l'Acadie, la baie et le détroit d'Hudson. Ils revoyaient aussi la France coloniale complètement démembrée par le honteux traité de Paris du 10 février 1763,

qui donnait à l'Angleterre la plupart des Antilles, une partie de la Louisiane, la vallée de l'Ohio, la rive gauche du Mississipi, le Canada et l'Inde, sauf les Cinq Comptoirs qui sont restés des établissements français en raison de leur faible importance. Puis ils se rappelaient les défaites napoléoniennes consacrées ultérieurement par les nouveaux traités de Paris des 30 mai 1814 et 2 novembre 1815, qui firent une brèche sérieuse à notre territoire d'outre-mer. Et alors, ils se disaient que c'était travailler pour l'étranger que d'employer l'activité et les ressources de la nation à constituer et à outiller un empire colonial que la guerre devait, dans la suite, lui ravir.

Leur raisonnement semblait logique. Mais ce n'était pas aller au fond des choses que de s'arrêter à de telles considérations. L'important était de rechercher la vraie cause du préjudice dont le pays avait souffert, au point de vue colonial.

A quoi était dû l'effritement du domaine extérieur, acquis au prix de tant d'efforts par les générations passées?

La France avait perdu une grande partie de son territoire extra-continental, parce qu'elle avait été longtemps gouvernée par des tyrans et aussi par des hommes qui pensaient plus à leurs plaisirs, à leur grandeur qu'à l'intérêt et à la grandeur de la nation. Et à travers l'intrigue, la corruption, les impatiences des ambitions démesurées, l'incohérence des décisions prématurées ou bien tardives, l'avenir du pays a été souvent menacé. Sous certains gouvernements, rien n'a été sérieusement préparé pour assurer la défense du patrimoine national, et c'est ainsi que ce patrimoine a été mutilé, non pas seulement au dehors, mais encore à l'intérieur. Mais, parce que, sur le continent lui-même, notre territoire a été souventefois ramené à d'étroites limites, s'ensuit-il que l'on doive négliger d'accroître la prospérité des provinces qui lui ont été le plus récemment incorporées? Il paraîtra évidemment absurde qu'on puisse admettre de telles conséquences. Nous ne voyons pas pourquoi ce qui est absurde pour les provinces continentales, ne le serait pas pour des colonies qui sont appelées, comme elles, et peut-être plus qu'elles, en raison de la fécondité de leur sol et de la variété de leurs productions, à contribuer au développement de la fortune nationale.

Ce qu'on peut donc demander, selon nous, à l'heure actuelle c'est

que les Pouvoirs publics prennent toutes les précautions nécessaires afin de sauvegarder l'existence et l'indépendance de tout son patrimoine métropolitain et colonial. Et l'un des moyens les plus propres à assurer cette existence et cette indépendance est de faire croître tout son domaine en valeur, la puissance économique étant l'une des forces les plus grandes qui prémunissent un pays contre les périls extérieurs et lui permettent de défendre efficacement ses intérêts vitaux, de quelque façon et par quelque pays que ces derniers soient menacés.

C'est une vérité qui, à notre sens, n'a pas toujours été bien comprise, parce qu'il y a toujours eu en France deux courants, l'un colonial, l'autre anti-colonial, le second s'opposant avec une extrême vigueur au développement du premier. On en peut juger par ce que dit M. Albert Mallet dans son *Histoire des temps modernes* : « Parce que Louis XV et son entourage étaient pacifiques et croyaient naïvement qu'il suffit de vouloir la paix pour n'avoir pas la guerre, rien n'avait été préparé quand les pirateries de l'amiral Boscawen jetèrent le roi malgré lui dans la lutte ; les vaisseaux de ligne étaient en partie pourris dans les ports, et, pour les armer, on dut réquisitionner l'artillerie de la Compagnie des Indes, les arsenaux de l'Etat étant presque vides.

La masse de la nation était aussi indifférente que le gouvernement pour les affaires coloniales. On ne s'attachait qu'aux guerres et aux conquêtes en Europe. Les commerçants exceptés, nul ne comprenait qu'il put y avoir intérêt à s'établir dans l'Inde ou dans l'Amérique du Nord. Les hommes les plus cultivés étaient les plus profondément persuadés de l'inutilité des colonies. « Un ministre, d'Argenson, déclarait qu'il les donnerait toutes pour « une tête d'épingle ». Voltaire s'étonnait que l'on put disputer à l'Angleterre « quelques arpents de neige ». Il appelait ainsi cette vallée de l'Ohio, que les Canadiens, séduits par sa richesse et le charme de ses sites, avaient surnommée la « Belle rivière », et qui est aujourd'hui l'un des plus prodigieux centres usiniers du monde. A ce même Voltaire, Choiseul écrivait, en badinant, après la capitulation de Montréal : « Si vous comptiez sur nous pour les fourrures de cet hiver, je vous avertis, que c'est en Angleterre qu'il vous faut adresser. « Le néfaste traité

de Paris qu'il venait de signer était, disait-il, un bon tour joué aux Anglais » (2).

Ceux qui, aujourd'hui, s'opposent à ce que la France suive une politique d'absolu libéralisme à l'égard de ses colonies et consacre une partie de ses ressources à leur expansion économique sont les dignes disciples de d'Argenson, de Voltaire, de Choiseul qui, pour les motifs que nous avons précédemment exposés, n'admettaient pas que le capital de la nation fût consacré à exploiter d'autres richesses que celles du continent. Mais, peut-être, dans leur exclusivisme, sont-ils inspirés par d'autres raisons que celles sur lesquelles s'appuyait l'opinion des hommes du dix-huitième siècle. Ces hommes de l'âge précédent, qui ne voyaient pas l'utilité des entreprises coloniales, étaient en général des idéologues; ceux d'aujourd'hui sont des hommes d'affaires qui tirent leurs principes d'un particularisme étroit et de plus intéressé. Et même ceux d'entre eux qui sont des partisans de la colonisation suggèrent des pratiques et appliquent des méthodes qui montrent bien qu'ils ne comprennent pas toujours leur véritable intérêt.

MM. Lavis et Rambaud, dans leur Histoire générale, indiquent bien l'état d'esprit et l'attitude de ces affairistes. Après avoir dit que « Cédant à des raisons politiques et économiques, la France travaille depuis 20 ans (3) à reconstruire son empire colonial, espérant y trouver emploi pour ses capitaux, des débouchés pour ses produits » ils ajoutent « cependant par une contradiction étrange, il semble que nous craignons de les voir prospérer, agriculteurs et industriels redoutent la concurrence que certains produits coloniaux pourraient venir faire aux leurs sur le marché métropolitain qu'ils entendent se réserver, et, par leur volonté de fermer les marchés des colonies à leurs concurrents étrangers, ils entravent d'autre part, les relations des colonies avec leurs marchés naturels. Il faut espérer que cet état d'esprit se modifiera avec le temps; les seuls avantages qu'une Métropole peut ambitionner de tirer de ses colonies ne doivent être que des résultats indirects de leur prompt et complet développement ».

(2) Les Temps modernes, 3-e édition, p. 473.

(3) Depuis 1881, par conséquent, l'ouvrage ayant paru en 1901.

L'espoir de nos historiens n'a pas été réalisé ou plutôt il ne l'a été que partiellement sur le premier point. Nous avons à peine besoin de déclarer que nous approuvons leur manière de voir; nous y apportons toutefois cette correction: les avantages à tirer de notre domaine colonial peuvent être obtenus d'une façon directe et non pas seulement indirecte. Nous avons précédemment indiqué par quels procédés on peut faciliter directement l'approvisionnement du marché méropolitain et comment aussi, sans se livrer à une guerre de tarifs, on peut, de la même façon, introduire en assez grande abondance, sur le marché colonial, les marchandises produites par la nation.

Des considérations que nous venons de développer, il y a lieu de retenir principalement ceci: la France n'a pas pu, comme nation colonisatrice, exercer une action continue, parce qu'elle a été, à différentes reprises, presque entièrement dépossédée de son domaine extérieur.

Quand s'est posée la question de la mise en valeur des territoires qu'elle a pu conserver, tantôt le souvenir des anciennes vicissitudes, tantôt une mauvaise compréhension de la portée et du but de la colonisation a refroidi le zèle de ses gouvernants.

Raisons pour lesquelles l'Angleterre et la Hollande, ont au contraire accru, d'une façon continue, leur puissance colonisatrice. — La nation qui a bénéficié de cette dépossession de la nôtre a été évidemment l'Angleterre, la reine des mers. Celle-ci a eu la plus belle part de nos dépouilles, et, quand des terres immenses ont dû forcément lui être abandonnées dans l'état où la France les avait possédées, les colonies sur lesquelles elle a alors établi sa domination: l'Inde, Terre-Neuve, l'Acadie, le Canada, quelques-unes des Antilles, sont précisément celles qui avaient été autrefois, en partie tout au moins, organisées par notre pays en vue d'une production plus grande. Elles les a eues, de par les lois de la guerre, avec tout leur outillage économique de telle sorte qu'on peut dire qu'elle a bénéficié de tout l'effort de civilisation qui était le fruit du génie et de l'activité de notre pays. Il faut donc tenir compte de ce fait, quand nous comparons les deux systèmes de colonisation, celui de la France et le sien, et que nous constatons l'extraordinaire développement de certaines parties de son empire d'outre-mer.

Il n'en est pas moins vrai que lorsque nous considérons ce qu'elle a fait elle-même dans certaines de ses colonies et dans les Dominions, nous sommes obligés de reconnaître que son action a puissamment contribué à ce développement. Sa tâche à du reste été facilitée par les circonstances. Dans les Dominions, elle n'a pas eu, comme la France dans ses possessions, à accomplir un long travail d'éducation des masses avant de pouvoir obtenir de son territoire extérieur un rendement presque approprié à ses besoins. Elle n'a pas eu, non plus, à déterminer ses nationaux à se diriger, d'une façon lente, continue et successive, vers les contrées lointaines et fécondes pour s'y livrer à une intensive exploitation. Dans le Nord de l'Amérique, en Australie et dans la Nouvelle-Zélande, dans l'Afrique du Sud, l'immigration s'est produite, pour ainsi dire, en masse. Les luttes religieuses et l'espoir d'un enrichissement rapide sur des terres nouvelles ont provoqué des exodes d'exploitants et de travailleurs nombreux qui ont apporté à ces régions des éléments sains, vigoureux, intelligents, aptes à remplir des fonctions de toute nature, administratives, agricoles, commerciales et industrielles.

Il faut ajouter à cette cause puissante d'expansion, le besoin naturel qu'éprouvait la Grande-Bretagne d'exercer son activité sur de nouveaux continents. Composée d'îles qui ne peuvent se suffire à elles-mêmes, obligée par sa position même et la nécessité où elle se trouve de se défendre contre toute agression du dehors par des moyens particuliers, elle a conçu l'idée de devenir la maîtresse des mers et a formé un peuple de marins, qui a pris contact avec tout l'univers. Elle a créé, avec une marine militaire, une flotte de commerce qui a pu établir des communications faciles avec l'extérieur et contribuer largement à l'expansion et à la richesse de ses possessions d'outre-mer.

La Hollande, dont nous avons admiré la vertu colonisatrice, est parvenue à constituer et à mettre en valeur son vaste empire colonial, à peu près pour les mêmes raisons. Quoique étant par son sol, attenante à l'ancien continent, elle a éprouvé le besoin, tout autant que l'Angleterre, d'orienter son action vers les contrées nouvelles. Elle a produit aussi un peuple de marins et de commerçants qui ont couru après la fortune sur des rives lointaines. Et c'est parce que ses navigateurs ont ainsi parcouru les mers, qu'elle a pu établir sa domi-

nation sur des îles abondamment pourvues de toutes sortes de choses nécessaires à l'existence.

On parle souvent de pays fertiles, de pays merveilleux qui font s'enthousiasmer les peintres et rêver les amoureux du Parnasse. Mais il n'y en a guère, dans les différentes parties du monde, qui soient plus vivants et plus poétiques que ces Indes néerlandaises où la beauté des paysages, l'excellence du climat et le caractère facile des habitants rendent leur séjour attrayant aux voyageurs. Et il y a peu de cadres plus attachants que celui de ces régions où le capital et le travail, aidés de la sève puissante d'une riche et belle nature, peuvent, dans l'observance d'une complète harmonie, fournir des productions utiles à la collectivité. Ne leur sont comparables et, sur certains points, peut-être quelque peu supérieures, que notre Indochine, les charmeuses que sont nos Antilles, Tahiti, l'île voluptueuse, et les Nouvelles Hébrides. Mais l'Afrique où nous devons lutter contre les fléaux de toute espèce, contre les obstacles naturels et aussi contre les habitudes vicieuses de certaines populations, Madagascar où la rareté de la main-d'œuvre retarde, comme dans la zone équatoriale, l'accomplissement de l'œuvre d'exploitation nécessaire, la Guyane dont la mise en valeur nécessite l'exécution de travaux coûteux et difficiles, sont assurément plus malaisés à développer que ces perles de l'Océan Indien.

Des obstacles indiqués, la France aurait pu cependant assez facilement triompher, si elle avait voulu accorder toute son attention à la question coloniale, car sa capacité d'action était très grande et ses ressources suffisantes pour entreprendre une œuvre sérieuse et continue de colonisation. Mais sa grande erreur a été d'avoir voulu, à certaines époques, avec nos grands génies militaires, livré bataille au monde. Nous l'avons dit, sa force a été en partie brisée, sa bourse presque entièrement détruite, et, pour réparer les dégâts produits dans l'organisme par des saignées plusieurs fois renouvelées, il a fallu surcharger les citoyens de nouvelles contributions. Il est donc facile de comprendre que l'effort colonisateur ait été, chez elle, grandement affaibli et qu'à certaines heures les Pouvoirs publics aient manifesté peu d'enthousiasme pour la mise à exécution d'un plan méthodique et rationnel d'exploitation coloniale. Pendant les diverses périodes où le pays a dû s'imposer de très lourds sacrifices, en vue de son

relèvement, l'Angleterre et la Hollande se sont appliquées à faire rayonner leur puissance au dehors; elles ont employé leurs réserves à intensifier la production dans leurs domaines d'outre-mer, et c'est ainsi qu'elles ont pu, à des époques diverses, réaliser sur la France, une avance considérable en matière de colonisation.

La Belgique et le Congo belge. — Mais ce ne sont pas seulement ces deux puissances qui ont cru devoir s'intéresser, d'une façon toute particulière, aux choses coloniales. Plus tard, tout près d'elles, et à côté même de la France, la petite Belgique s'est employée à créer des entreprises au dehors et à manifester une débordante activité sur des terres sensiblement distantes d'elle. Après avoir manifesté un assez vif dédain de la colonisation, elle est vite revenue de son erreur et, prise désormais d'une sorte de fièvre pour les opérations de grande envergure, elle s'est appliquée à accomplir une œuvre gigantesque, en un pays neuf, peuplé de tribus encore frustes, auxquelles étaient absolument étrangers les grands courants de pensée de la civilisation. Elle a introduit sa sève encore puissante au cœur même de l'Afrique congolaise, et, dans une région où des hommes qui voulaient vivre d'une vie de pleine aisance et de parfaite sécurité pouvaient, hier, à peine s'aventurer, on voit aujourd'hui circuler en toute confiance des êtres que le travail a régénérés et affranchis des pénibles soucis de l'existence. Sur les bords des fleuves et des rivières, des villes modernes ont été construites. Dans ces villes, on aperçoit des maisons propres, des hôtels magnifiques, des avenues splendides. Des hameaux, des bourgades, des grands centres jusqu'aux ports, sont établies des routes et installées des voies ferrées de première importance. Et, on le sait déjà, pour passer du Congo à l'Océan et inversement, c'est la voie belge de Matadi que nous sommes obligés d'utiliser.

Pourquoi nos amis et alliés se sont-ils décidés à pourvoir d'un outillage économique très perfectionné leur grande possession africaine? Parce qu'ils ont compris que leur avenir était dans le bassin congolais et qu'ils ne pouvaient, sans employer des moyens décisifs, drainer jusqu'à eux les richesses de toute nature que recèlent les vastes régions soumises à leurs lois.

On parle souvent de l'activité du roi Léopold, aussi bien que des

encouragements qu'il n'a pas manqué de prodiguer à son peuple. On ne peut nier la grande influence exercée sur les habitants de son royaume par ce souverain. Mais, à part son initiative personnelle et ses encouragements, d'autres causes ont déterminé l'important mouvement de colonisation d'où sont résultées les grandes transformations que l'on constate aujourd'hui dans le Congo belge. En tout et partout, c'est le besoin qui crée l'effort, et, chez nos amis, les Belges, ce besoin s'est fait, à un moment, sentir plus qu'ailleurs. C'est le développement intense de leur industrie qui les a rendus attentifs au problème des matières premières, et c'est le désir de se procurer ces matières qui les a incités à envoyer, en grand nombre, dans le bassin congolais, des ingénieurs, des agriculteurs avec des capitaux. En un temps où les taxes douanières rendaient inabordable le prix des produits étrangers, il était logique et naturel qu'ils fissent un effort, sans cesse renouvelé, pour tirer le plus grand parti possible d'un domaine, aux ressources multiples et variées, dont l'exploitation pouvait leur être d'une utilité considérable.

Le Portugal et son empire colonial. — Nous ne parlerons que très brièvement du Portugal, une autre puissance d'importance à peu près égale à celle de la Belgique. Elle a aussi un assez grand empire colonial. Si nous voulons présenter quelques remarques, en ce qui concerne sa méthode de colonisation, nous pourrions dire qu'elle a donné jusqu'ici d'excellents résultats. Le Portugal a éprouvé, comme l'Angleterre, la Hollande et la Belgique, un irrésistible besoin de se ravitailler dans des possessions extérieures.

L'Italie et ses colonies. — On peut constater que le même besoin détermine aujourd'hui l'Italie, le Japon, et même l'Amérique à créer, sur les nouveaux domaines incorporés à leurs territoires, des marchés d'approvisionnement en même temps que d'écoulement. L'Italie souffre d'une pénurie de matières premières, et comme l'Allemagne, la France, l'Angleterre et les Etats-Unis, elle veut devenir une grande nation industrielle. Depuis la guerre, ayant été, comme, nous, fortement déprimée par la dépréciation monétaire, elle a compris qu'il était de son intérêt de se procurer ces matières en Erythrée, dans la Cyrénaïque, la Tripolitaine et la Somalie, plutôt que de les importer de l'étranger. Et alors, sur ces territoires, elle a opéré un

magnifique effort de développement dont elle s'enorgueillit avec joie. On peut juger du succès qu'elle a obtenu aussi bien que de la fierté qu'elle en éprouve par les déclarations faites à la Chambre italienne, au mois de mars 1927, par l'un des membres les plus autorisés de son gouvernement, M. Federzoni, alors ministre des colonies.

Voici le résumé de ces déclarations: « Le problème colonial a mûri pour la conscience de la nation. La situation coloniale actuelle caractérise une des étapes les plus significatives de la marche de l'Italie fasciste. Avant la marche sur Rome, Massona, l'Erythrée, languissaient abandonnées. La Somalie était assoupie. En Tripolitaine, l'effort d'un gouvernement clairvoyant s'exerçait contre la mauvaise volonté des partis alors triomphants. La Cyrénaïque était laissée à l'usurpation senoussiste, à travers la force inconvenante des prétendus statuts interprétatifs et de leur application unilatérale. Aujourd'hui, c'est une étonnante crise de croissance. L'Erythrée, grâce à sa cohésion politique, à sa perfection administrative, à son organisation productive, supporte bien les contrecoups de la crise économique générale. Et tandis que ses populations donnent une contribution de fidélité et de sang à l'activité militaire dans d'autres colonies, sa structure économique s'affermir pour la fonction qui lui échoit entre l'Arabie et l'Ethiopie nord-orientale et occidentale. Massona reconstruite est devenue la plus moderne et élégante cité de la Mer Rouge. Les travaux d'achèvement du port ont été récemment concédés; la voie ferrée a été poursuivie jusqu'à Agordat, le commerce des caravanes a été rétabli; les travaux hydrauliques ont été développés, l'industrie saline est en constant progrès. L'Erythrée n'est plus l'objet, mais l'instrument de l'activité de la mère-patrie en vue de son labeur et de sa position internationale. La Somalie dont la superficie a été doublée de l'Oltre-Giuba et de l'adjonction des protectorats d'Obbia, du Nogal et de la Miguirtina, montre une merveilleuse renaissance. « La Tripolitaine jouit d'une parfaite tranquillité. En Cyrénaïque où la civilisation est plus arriérée, la situation est déjà satisfaisante. Le jour n'est pas loin où le problème de l'ensemble de la Lybie pourra se réduire à une simple question de police du désert, comme celle que les Français n'ont pu commencer à envisager que cinquante ans après leur conquête... Si les moyens ne font pas défaut, dans un quart de siècle 300.000 Italiens devront

vivre, travailler et prospérer en Lybie... Le fascisme ne discute plus, il agit ». Le ministre continue et ajoute « que la volonté de fer du Duce a porté sur les terres lybiques l'âme confiante et sûre de l'Italie redevenue enfin digne de la tradition romaine ».

Nous pouvons répéter ses paroles : l'Italie ne discute plus, en effet, elle agit, et dans tous les sens. C'est parce qu'elle a exercé son action très fortement dans le domaine économique qu'elle a déjà déterminé une considérable expansion de ses possessions africaines. Elle a, en peu de temps, créé des chemins de fer, des canaux, des routes, des ports, des industries touristiques, des organes de crédit, des écoles d'agriculture et de commerce, des musées ; elle a organisé et organise sans cesse des expositions, des voyages, des concours, des conférences. On peut dire que presque tous ses muscles sont aujourd'hui tendus vers les colonies. Ce n'est ni un homme, ni un groupe qui agit, c'est l'ensemble des forces de la nation. La Presse stimule l'ardeur de la collectivité, le gouvernement suscite les initiatives privées et le Parlement les encourage, les seconde. En raison de cette touchante unanimité, on exécute sans entrave aucune, non pas un plan élaboré d'une façon lente et successive, mais un programme déterminé d'avance, de façon à obtenir des réalisations pratiques, immédiates, et à s'affranchir, dans le délai le plus court possible, de l'emprise étrangère.

Le Japon et ses possessions extérieures. — Nous avons dit que le Japon, lui aussi, s'est lancé dans la voie d'une active colonisation. Il éprouve, comme l'Italie, le besoin de s'approvisionner grandement de matières destinées à l'industrie et de faciliter l'émigration, vers des rives hospitalières, d'une notable partie de sa population surabondante. Aussi, on comprend pourquoi il ne veut pas se dessaisir de la tutelle qu'il exerce en Mandchourie. Ce qu'il a fait jusqu'ici dans la région coréenne, dans l'île de Formose et dans la Sakaline méridionale soumise à sa puissance, dans l'archipel des Carolines, les Marshall et les Mariannes, îles des mers du Sud placées sous mandat, et aussi dans le territoire de Kwantung, qui lui a été cédé à bail par la Chine, montre bien qu'il est capable de rénover certains pays et de leur apporter tous les éléments susceptibles d'accroître leur force et leurs ressources. Il est certain que ses pos-

sessions ne sont plus aujourd'hui ce qu'elles étaient, il y a trente ans. Le Japon leur a apporté, en même temps que les avantages de la civilisation, le mouvement et la vie, et, en retour, elles l'ont fait bénéficier d'un surcroît de production qui a dans une large mesure, facilité le fonctionnement de ses établissements industriels. Maintenant on peut affirmer que l'empire du Mikado est parvenu à un degré d'expansion qu'il n'avait jamais connu. Et du train dont vont les choses, on peut ajouter que, d'ici une vingtaine d'années, il ne manquera pas de secouer la chaîne qui le lie encore économiquement, pour certains produits du moins, à l'Amérique et à divers Etats de notre vieille Europe.

L'Amérique et les pays placés sous sa dépendance. — Nous parlons de l'Amérique. L'Europe et l'Asie ne peuvent encore se passer d'elle, mais elle, non plus, en dépit de son extraordinaire richesse, ne peut jusqu'à présent se priver tout à fait de leur concours économique. Elle vise cependant à acquérir sur le terrain des échanges, son indépendance entière. C'est en vue de cette fin qu'elle accorde, sans lésiner, son aide financière aux pays qui sont placés sous sa dépendance ou sous sa protection: d'une part, l'Alaska, les Iles Hawaiï, les Samoa, les îles Vierges, Guam, Wake et Midway, Porto-Rico, les Philippines et, d'autre part, deux territoires qui sont dits indépendants, mais qui lui sont en fait soumis: Cuba et Haïti. Ces pays sont en voie d'évolution constante. Le rail et le génie américain les ont déjà transformés. Les routes, les édifices, les canaux, les travaux d'art et d'assainissement, les irrigations, les institutions de crédit et les lignes de navigation, tout a accru la prospérité de ces contrées où jadis l'imprévoyance de leurs habitants avait parfois retardé, sinon rendu impossible, leur progrès matériel et économique. Là où il y avait des bourgs malsains s'élèvent aujourd'hui des cités opulentes et saines; des hameaux presque déserts ont fait place à des centres vivants et populeux; les campagnes sont actives, les ports très mouvementés, des hommes vifs d'allure, y accomplissent, avec le secours de la science et de la finance, un labeur quotidien qui crée de nouveaux éléments de richesse pour leurs propres foyers en même temps que pour le pays des grands trusts et du dollar.

Comment les Etats-Unis ont-ils pu régénérer ainsi en très peu

d'années, tout un coin de la planète? Auraient-ils donc une qualité que ne possède pas la France?

Si l'on veut connaître les causes de la prospérité de l'Amérique, en même temps que de celle de ses possessions extérieures, il faut les chercher dans les faits sociaux qui constituent la trame de son histoire, dans la prodigieuse fécondité de son territoire et dans l'importance qu'elle a toujours attribuée au caractère pratique des choses de la vie. Le rayonnement de son action au dehors s'explique par la tranquillité dont elle a joui durant une très longue période et par le développement continu de ses forces financières et économiques.

Pendant que les nations d'Europe se déchiraient entre elles pour essayer d'établir leur prééminence dans le monde, le peuple des Etats-Unis s'appliquait à transformer en valeurs sociales les richesses brutes que recélait, chez lui, la matière. A la faveur de la paix, il a pu trouver facilement dans les productions tirées de son propre sol tout ce qui pouvait être converti en aliments assimilables, en objets industriels et en instruments d'échange. Mais, il ne faut pas hésiter à le dire, c'est en utilisant, dans la période la moins glorieuse de son existence, les efforts de toute une masse asservie, qu'il a pu obtenir le maximum de bien-être qui s'est répandu dans les foyers. Et bien qu'il ait déjà prouvé qu'il ne manque pas d'idéal, c'est en appliquant, cependant l'ancien principe: « *primum vivere, deinde philosophari* » qu'il a pu développer jusqu'au suprême degré, la faculté d'énergie dont il est excellemment doué.

On peut se demander comment un Etat, pourvu de toutes les richesses et organisé industriellement comme l'est l'Amérique, peut éprouver le besoin de coloniser, à l'instar des pays d'Europe, car c'est une véritable annexion, une réelle colonisation que cette mainmise déguisée, opérée sur certains pays qui, jusqu'à l'heure présente, avaient joui de leur indépendance.

Ce besoin peut s'expliquer de la façon suivante. D'abord, les Etats-Unis, quoique abondamment servis par la nature et par leur propre génie, sont obligés de se procurer ailleurs certaines matières encore assez rares chez eux. Des fois, il arrive que, pour des raisons diverses, le rendement de la production ne répond pas aux exigences de la consommation. Les intempéries, les cataclysmes, les grèves, les con-

flits contribuent, par instant, à l'affaiblissement de la force productive.

Il y a encore un autre fait à considérer. Le grand mouvement d'expansion économique qui, à part la réserve ci-dessus indiquée, provoque parfois une surabondance de production, nécessite l'élargissement de débouchés au dehors. En outre, avec les prohibitions, les exagérations de taxes et de surtaxes qui consolident les barrières douanières entre les nations, et dont elle a, l'une des premières, donné l'exemple, l'Amérique est obligée de chercher à écouler une grande partie de ses produits dans ses propres possessions. Si, en dépit du principe, solennellement proclamé par elle, des peuples à disposer d'eux-mêmes, elle viole manifestement la souveraineté de l'Etat haïtien, et, d'autre part, refuse d'accorder aux Philippines, qui ne cessent de la réclamer, une autonomie complète, autrefois promise, ce n'est pas tant pour satisfaire à des idées doctrinales que pour procurer à ses exportateurs une clientèle abondante et sûre. (1)

(1) Depuis l'élection de son dernier Président, Haïti semble cependant recouvrer son indépendance.

CHAPITRE III

LES MENACES DE L'AVENIR. — CONCLUSIONS: OBLIGATION POUR LA FRANCE D'ORGANISER ÉCONOMIQUEMENT SES COLONIES. — PACTE DE SOLIDARITÉ.

Les menaces de l'avenir. — Ces explications permettent de comprendre le tort qui peut être fait à la France, dans l'avenir, par une grande intensification de la production dans toutes les parties de la sphère où s'exerce la domination des autres peuples, si elle ne prend, dès maintenant, ses précautions pour parer à toute éventualité. La situation que se créent eux-mêmes ces autres peuples, par la guerre de tarifs qu'ils se font, les oblige, nous venons de le voir, à s'ouvrir, de plus en plus, des débouchés dans leurs domaines extérieurs, où en général, la franchise des taxes douanières, auxquelles suppléent quelques droits simplement fiscaux, facilite l'écoulement de leurs produits. Qu'advient-il de notre commerce, quand, à l'aide de leurs colonies, ils pourront se procurer les denrées et produits que nous exportons chez eux, et quel sort sera fait à notre industrie, si, demain, nous fermant l'entrée de leurs ports coloniaux, ils se réservent, pour eux seuls, les matières premières qui nous manquent et que nous importons présentement de leur domaine d'outre-mer?

Certes, nous entendons bien que la France ne sera point isolée, au point de vue commercial, d'une façon complète, car, nous l'avons déjà reconnu, les peuples auront toujours besoin les uns des autres. Il est une certaine catégorie de productions qui constituera toujours la spécialité de chacun d'eux. Le terrain que le commerce perd, aujourd'hui, d'un côté, il s'ingénie, demain, à le reconquérir, de l'autre. Chaque jour, le progrès de la science et le développement normal des organismes sociaux créent de nouveaux besoins à l'homme. Ces besoins déterminent l'extension de la production et la multiplication des commandes. Enfin, il y a des sociétés nouvelles qui, pour se développer, devront nécessairement s'alimenter aux sources du

dehors; il y a toutes ces nations, jeunes encore, de l'Europe centrale, qui auront besoin du concours de leurs aînées pour parcourir la phase critique de leur évolution; il y a encore tous les peuples de l'Asie, autrefois repliés sur eux-mêmes, dont le cerveau s'ouvre déjà à la pensée moderne et qui sont possédés du désir irrésistible de progresser et de s'enrichir avec l'aide puissante de l'Occident. Après eux, d'autres peuples surgiront, sans doute, sur la scène du monde, qui auront des aspirations vers le mieux-être et des besoins matérielles à satisfaire.

Mais, à moins que l'humanité ne retourne à la barbarie pour recommencer le parcours d'un nouveau cycle, il viendra une heure où il y aura une certaine stabilité dans l'état démographique de l'univers. S'il n'y a aucune limite au renouvellement, à l'accroissement des besoins que suscitent les aménagements toujours nouveaux de la société, au cours des âges, il y aura tout au moins des crises qu'engendreront les oppositions d'intérêts, les luttes, les complications de toute nature, et ce sont les nations les mieux outillées, les mieux organisées qui sortiront victorieuses des épreuves futures. Pour cette victoire, nous l'avons vu, certaines d'entre elles se préparent. L'Amérique dispose d'une force économique considérable que nulle autre, d'ailleurs ne peut, pour l'instant, égaler. Le Japon fait des efforts surhumains pour être maître de ses destinées. Les Mussoliniens déclarent que l'avenir est à l'Italie colonisatrice et que l'ancienne Rome va renaître. Les souverains belges, en visitant le Congo montrent que leur sollicitude et celle de la Belgique entière sont acquises à leur grande possession africaine. L'Angleterre, elle, cherche à subsister par ses propres moyens et à accaparer, pour elle, la clientèle mondiale. La suggestion faite par Sir Alfred Mond, suggestion que nous avons précédemment indiquée, est, sur ce point, très significative.

Si nous n'y prenons garde, nous sommes donc appelés à perdre la place que nous occupons déjà sur le marché de l'univers. Il y a, il est vrai, les nouvelles puissances qui restent toujours nos clientes pour une quantité appréciable d'articles. Mais elles aussi se préparent. Quoique affaiblies par la guerre étrangère, elles se mettent au travail avec ardeur. Et, avec leurs populations qui s'accroissent, leur savoir qui se développe, les applications qu'elles font des nouvelles

méthodes industrielles et agricoles, leur production ne tardera pas à se décupler. Tout près d'elles, la Russie qui parviendra bien, un jour, à sortir de l'impasse où l'on prétend qu'elle régresse, opérera en elle les transformations que nécessite sa rénovation, et, en donnant toute sa mesure, deviendra pour la France une concurrente redoutable. En Asie, il y a bien la Chine où nous pourrons effectuer encore d'importantes transactions, parce qu'au point de vue industriel, elle est encore très peu développée, malgré son existence millénaire. Mais, combien de temps durera cette particulière circonstance? Toutes les grandes nations productrices convoitent le marché chinois. Chacune aura assurément sa part des opérations qui pourront y être pratiquées, mais la mieux organisée sera, à n'en pas douter, la plus favorisée. Il faut prévoir, du reste, qu'un jour, ce pays si prodigieusement avantagé par la nature, cherchera, comme les autres, à se suffire à lui-même. Le peuple du Céleste Empire, intelligent, actif, industriel, saura, comme celui du Japon, utiliser l'outillage moderne et tirer parti de ses immenses ressources. Lorsqu'il sera complètement unifié et aura, sur son territoire, développé les institutions économiques, créé des voies puissantes, il n'est pas de tarif douanier qui pourra l'empêcher de conquérir une place enviable sur le marché mondial.

Il n'y a pas que la Chine et les puissances dont nous avons parlé qui soient appelées à se développer intensément. Sur le nouveau continent l'Amérique du Sud travaille, à l'école de l'Europe, se forme, s'enrichit d'un utile savoir, et, sur le terrain économique, s'organise de façon à augmenter et à varier sa production. Quand elle aura atteint son but et jeté sur le vaste marché du monde une quantité énorme de matières nouvelles, à moins que les populations de l'univers ne s'accroissent, il n'y aura place, sur ce marché, que pour ceux qui auront su prévoir les événements et auront fortifié leurs positions, de façon à pouvoir triompher des difficultés à venir.

Obligation pour la France d'organiser économiquement ses colonies. — La France doit donc se préparer pour la grande bataille économique de l'avenir, car, il n'y a pas d'illusion à se faire sur ce point, jusqu'à ce que les nations comprennent qu'il est de leur devoir de s'entendre et s'entendent, en réalité, pour produire utilement,

N^o 37

économiquement, et faire entre elles une répartition plus commode en même temps que plus rationnelle des denrées produites, il y aura une lutte et une lutte terrible pour la défense de chaque marché national, d'abord, et ensuite pour l'accaparement de la clientèle mondiale. Un des signes précurseurs de ce vaste conflit se manifeste par la progression constante des tarifs dont certains peuples se servent pour neutraliser l'action des autres peuples.

En présence du danger qui s'annonce, une obligation s'impose alors pour notre pays, c'est de consentir les sacrifices mêmes les plus grands pour faire sortir du sol que les indigènes fécondent de leur sueur toutes les productions qui leur sont indispensables et peuvent être en même temps nécessaires ou utiles à la nation. Ce n'est certainement pas, au moment où sa population rurale décroît sur le continent que la France pourra tirer du sol métropolitain toutes les matières qui doivent servir aux fins que nous prévoyons. Il faut donc qu'elle porte le regard vers ses colonies et qu'elle y déploie, au plus tôt, une prodigieuse activité. Il faut qu'elle y fasse circuler une monnaie abondante et saine et qu'elle y envoie des administrateurs intelligents, des colons hardis qui sauront grâce à leur pouvoir de résistance, à leur énergie et à leur habileté, défier la rigueur des saisons, associer à leur force celles de la nature, déterminer l'indigène à être un serviteur fidèle, bien plus, faire de lui un réel collaborateur. Il faut aussi qu'elle se décide à rendre effectifs et stables tous les aménagements qui doivent faciliter l'enrichissement de ses possessions, de telle sorte qu'elle puisse, sans exercer aucune contrainte, y écouler facilement ses produits, pour le cas où, en dépit de ses efforts et en raison des circonstances que nous avons précédemment indiquées, elle serait, dans une mesure préjudiciable à ses intérêts, évincée du marché du monde.

Certes, il ne s'agit pas de préparer l'avenir pour essayer d'échapper seulement à la crise d'un change dévalorisateur, mais il importe de se fortifier pour se prémunir, d'une façon générale, contre tout aléa, tout événement susceptible de provoquer la dissolution ou même l'affaiblissement du corps national. Il s'agit, en somme, de s'organiser et de travailler sérieusement pour sauvegarder son existence.

Ce n'est assurément pas avec des colonies outillées comme le

sont les nôtres, pour la plupart, et avec des populations dont quelques-unes sont encore assez frustes que la nation pourra atteindre des fins aussi utiles que celles qui nous paraissent devoir s'imposer, pour l'instant. Pour obtenir des résultats positifs, il ne suffira pas de mettre des terres en valeur, il faudra, de plus, ainsi que nous l'avons dit, accroître la valeur sociale de l'indigène lui-même. Il sera nécessaire qu'on fasse naître en lui des désirs élevés, des besoins nouveaux, et, pour les faire naître, il faudra l'initier à une vie plus haute et plus saine, élargir en lui l'horizon du savoir, affiner, dans son esprit et dans son cœur, le goût et le sentiment sans lesquels les charmes les plus délicats de l'existence nous échappent. Ainsi formé, il voudra savourer toutes les joies que procurent le travail et l'aisance, et dont on sent déjà comme une sorte de pénétration en soi-même lorsque l'on éprouve l'amour des belles créations qui sont l'œuvre du génie civilisateur.

Pacte de solidarité. — Ce ne sera pas faire un retour au système étroit des colonialistes du passé que de créer ainsi un monde à soi dans l'univers. De même que dans son home on peut travailler à rendre plus facile, plus agréable et plus belle l'existence de sa petite famille, sans nuire aux intérêts de la grande association qu'est la patrie, de même, au sein du foyer national, on peut élargir les bases de la vie, établir entre tous les membres de cette association le lien de la solidarité sans aucunement préjudicier aux intérêts des peuples qui constituent les forces collectives du genre humain.

Au temps où le Pacte colonial était en vigueur, l'égoïsme le plus strict et le plus sordide triomphait. Mais les conséquences de son application ont été telles qu'on a formulé contre les théories qui l'avaient inspiré les critiques les plus violentes. Au fond, ces critiques étaient justifiées, car l'exécution du Pacte avivait les haines au lieu de les apaiser et tendait à creuser un fossé de plus en plus large entre les peuples. Le système admis rétrécissait, du reste, la marge d'action de notre France extérieure, et il allait manifestement à l'encontre d'un principe cher aussi bien aux peuples qu'aux individus : celui de la liberté. Mais modifié et débarrassé des erreurs qu'il contenait et qui entraînaient, dans la pratique, de très graves inconvénients, il pouvait renfermer une idée juste, celle d'une asso-

ciation entre la France et ses colonies. C'est cette idée qu'il faut désormais essayer de traduire dans les faits. C'est un pacte nouveau qu'il faut établir : celui de la Solidarité.

Il n'aura point les inconvénients du premier, parce que basé sur le libre-échange et sur des avantages réciproques, il respectera la liberté, les droits des individus aussi bien que ceux des nations. Mais par l'union plus intime qu'il établira entre la Métropole et ses possessions, par la conjugaison de leurs efforts qu'il ne manquera pas de provoquer, il déterminera un accroissement de l'activité nationale, et, par suite, une création de richesses plus amples dont la nation entière pourra désormais bénéficier. La formule nouvelle sera la suivante : « La France pour l'humanité, d'une part, les colonies pour la France et la France pour les colonies, d'autre part. »

Qu'on se mette donc à l'œuvre au plus tôt pour développer la production coloniale, une plus grande production devant permettre aux colonies de prospérer, à la France de développer son industrie et son commerce, de placer ses capitaux qui n'iront plus autant qu'autrefois à l'étranger, de procurer à tous ceux qui s'expatrient : fonctionnaires, colons, ouvriers, le moyen de gagner honorablement leur existence, tout en rendant plus vivante, au dehors, l'image de la patrie.

Il ne faut point se lasser de le répéter : la mise en valeur de nos possessions doit être profitable à tous : Etat, colonies, particuliers, exploitants et indigènes, importateurs et exportateurs. Elle doit procurer à la France les moyens de réaliser ses légitimes aspirations, d'accomplir, chez elle, une œuvre de rénovation en même temps que de justice sociale, et, dans le monde, une œuvre de progrès, de paix et de civilisation.

Documents statistiques

Tableau général du commerce et de la navigation.

Renseignements généraux sur le commerce des colonies françaises et la navigation.

Statistiques coloniales.

Notices statistiques sur les colonies françaises.

Les Documents statistiques de l'Algérie.

L'Annuaire de statistique générale du Maroc.

Statistiques du mouvement commercial et maritime du Maroc.

Statistique générale de la Tunisie.

Documents statistiques sur le commerce de la Tunisie.

Bulletin économique trimestriel de la Syrie.



INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

- Albert SARRAULT: *La mise en valeur des colonies françaises.*
Georges HARDY: *Histoire de la colonisation française.*
Emile LARCHEY: *Traité élémentaire de législation algérienne.*
Robert DOUCET: *Les colonies françaises. Leur avenir économique. — Commentaires de la colonisation.*
Abert LEBRUN: *Les colonies dans notre vie nationale de demain.*
Lucien HUBERT: *Ce qu'il faut connaître de nos ressources coloniales.*
Octave HOMBERG: *La France des cinq parties du monde.*
Léon ARCHIMBAUD: *La plus grande France.*
Albert DUCHÊNE: *La politique coloniale de la France.*
Albert SCHWEITZER: *A l'Orée de la forêt vierge.*
Germain MARTIN: *Le problème du crédit en France.*
Paul RESTANY: *Le problème des capitaux dans les colonies françaises.*
-

BROCHURES, REVUES ET IMPRESSIONS DE DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

- L'Académie des Sciences coloniales.*
La Nature.
L'Europe nouvelle.
Impressions des projets de loi etc... de la Chambre des Députés.
N° 6.375.
Année 1923.

Table de matières

PREMIERE PARTIE

LE RELEVEMENT DE LA FRANCE PAR SES COLONIES ET LES RESSOURCES DE CES DERNIERES

Chapitre I. — Systèmes divers proposés pour la restauration de la France. Système d'ordre colonial.	
Ses avantages	9
Chapitre II. — Nos richesses coloniales.....	13
Statistiques coloniales. Modifications à apporter au système adopté pour déterminer le volume des échanges aux colonies.....	19
Mouvement commercial. Influence du change et des prix.....	23
Conséquences heureuses pour la France du développement économique de ses colonies.	42
Chapitre III. — Impossibilité pour une nation de se suffire à elle-même. Valeur de l'objection.....	46
Résurrection du pacte colonial. Réfutation de cet argument.....	48
Action inefficace du développement de la production coloniale sur le cours du change.	
Réponse à cette critique.....	51

DEUXIEME PARTIE

LE PROGRAMME GENERAL A EXECUTER POUR FACILITER LE DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION ET DU COMMERCE

Chapitre I. — Plans et projets conçus et élaborés.....	63
Double programme à exécuter: programme d'ensemble et programme spécial.....	66

Programme d'ensemble	67
Chapitre II. — La main-d'œuvre coloniale.....	69
Causes de l'insuffisance de la main-d'œuvre...	69
Moyen employé pour suppléer à cette insuffisance: l'immigration	75
Remèdes: augmentation et conservation de la main-d'œuvre par l'hygiène et les moyens thérapeutiques	78
Perfectionnement de la main-d'œuvre par l'instruction et l'éducation	84
Chapitre III. — Voies ferrées	96
Ports et rades	132
Marine marchande. Réformes entreprises et réformes à réaliser.....	133
Autres moyens de communication: Radio-télégraphie. Aviation	159
Chapitre IV. — La liberté commerciale.....	163
Législation et commerce aux colonies sous le second empire	165
Législation et commerce depuis 1892.....	166
Motifs particuliers de la suppression des droits de douane aux colonies.....	175

TROISIEME PARTIE

LE PROGRAMME SPECIAL A EXECUTER POUR OBTENIR DES RESULTATS IMMEDIATS

Chapitre I. — Réformes urgentes	177
Concessions	177
Scandale des concessions à une certaine époque	178

Régime actuel des concessions.....	186
Moyens d'éviter les scandales et d'étendre les cultures	182
Chapitre II. — Capitaux	185
Caisse d'avances agricoles.....	186
Chapitre III. — Création de certains services et organisation du personnel ouvrier.....	190
Collaboration des indigènes à l'œuvre de la production	191
Procédés de recrutement de la main-d'œuvre.	191
Chapitre IV. — Travaux urgents	193
Chapitre V. — Crédit maritime mutuel.....	197
Organisation des transports maritimes.....	201
Monopole du pavillon. Sa suppression.....	202
Chapitre VI. — Convention avec l'Amérique.....	210
Critiques qu'on peut formuler. Réfutation.....	211

QUATRIEME PARTIE

LA FRANCE ET LES AUTRES NATIONS AUX COLONIES

Chapitre I. — Considérations générales	213
L'aide des colonies à la France.....	214
L'aide de la France à l'étranger.....	214
L'aide de la France à ses colonies.....	215
Chapitre II. — L'action colonisatrice des autres peuples.....	217
La Hollande et l'Insulinde.....	217
L'Angleterre et ses possessions.....	220
Raisons pour lesquelles l'action colonisatrice de la France à faibli à certaines époques...	223

Raisons pour lesquelles l'Angleterre et la Hollande ont, au contraire, accru, d'une façon continue, leur puissance colonisatrice.....	230
La Belgique et le Congo belge.....	233
Le Portugal et son empire colonial.....	234
L'Italie et ses colonies.....	234
Le Japon et ses possessions extérieures.....	236
L'Amérique et les pays placés sous sa dépendance	237
Chapitre III. — Les menaces de l'avenir.....	240
Obligation pour la France d'organiser économiquement ses colonies.....	242
Pacte de solidarité.....	244
Documents statistiques	246
Index bibliographique	247

11-37

№ 32

N 37

no 37