

N° 25
L

COMITÉ
DE
L'AMÉRIQUE FRANÇAISE

9, Rue de Beaujolais, PARIS

LES INTÉRÊTS DE LA FRANCE

à l'ouverture du Canal de Panama



DISCOURS

F
206

DE

MM. Henry BÉRENGER et Jean MOREL
au Sénat

(Séance du 26 Mai 1913)

PARIS

IMPRIMERIE DUBOIS & BAUER, 37, RUE SAINT-LAZARE

1913





25
&

COMITÉ
DE
L'AMÉRIQUE FRANÇAISE

9, Rue de Beaujolais, PARIS

LES INTÉRÊTS DE LA FRANCE



de l'ouverture du Canal de Panama

DISCOURS

DE

MM. Henry BÉRENGER et Jean MOREL
au Sénat

(Séance du 26 Mai 1913)



PARIS

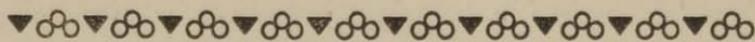
—
IMPRIMERIE DUBOIS & BAUER, 37, RUE SAINT-LAZARE

—
1913

91



COMITÉ
DE
L'AMÉRIQUE FRANÇAISE



Comité de l'Amérique Française

LES liens qui rattachent les deux Amériques à la France sont trop célèbres et trop nombreux pour risquer d'être jamais ni oubliés ni contestés. Qu'il s'agisse de fondations matérielles ou de créations morales, le génie français a, depuis quatre siècles, pris une telle part au développement des Républiques américaines que leur histoire est liée à l'histoire même de l'expansion française. D'Esnambuc, Richelieu, Colbert, Montcalm, Lafayette, Rochambeau, Schoelcher, de Lesseps, pour ne citer que les plus nobles noms de ces ascendances de gloire, ont d'âge en âge, jeté sur les rivages du Nouveau-Monde les semences de civilisation et d'indépendance qui plus tard levèrent en moisson de grandeur et de fortune pour tous les états américains des deux hémisphères.

Des grands établissements qu'elle avait fondés pendant le xvii^e et le xviii^e siècles aux Antilles, à la Louisiane et dans l'Amérique du Nord, si la France n'a su conserver que quelques précieuses provinces — Guadeloupe, Guyane, Martinique, Saint-Pierre et Miquelon — du moins ces terres sont-elles demeurées plus françaises que jamais au xx^e siècle et sont-elles devenues, par delà l'Atlantique, de véritables départements d'outre-mer qui forment maintenant la frontière nationale de notre République à l'entrée même du continent américain.

Notre langue, nos mœurs, nos institutions entretiennent et conservent là-bas, sous les plis du drapeau tricolore, les foyers d'irradiation et de propagande pour l'activité du génie français.

Ce serait donc, de la part de la Mère-Patrie, une faute aussi grave de les négliger que de négliger une partie de ses frontières. Nos quatre départements américains sont entrés dans le patrimoine de la France dès 1635, c'est-à-dire avant l'Alsace, la Corse, les Alpes-Maritimes, le Var, les deux Savoies. Les populations qui habitent la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Saint-Pierre et Miquelon, ne se réclament pas seulement de titres d'ancienneté qui leur assignent une place honorable dans la formation de la France, mais aussi de ces longues lignées de bons citoyens qui dans les arts, dans les sciences, dans la politique, dans l'armée et dans la marine, ont fourni à la nation les noms glorieux de Léonard, de

Dugommier, de Lethière, d'Armand Barbès et de tant d'autres, pour ne parler que des morts.

Nos Colonies françaises d'Amérique comptent près de cinq cent mille habitants qui sont tous citoyens français au même titre et dans les mêmes conditions que ceux de la métropole. Le commerce annuel de ces quatre colonies dépasse cent vingt millions de francs. Leurs produits agricoles dépassent les deux tiers de ce chiffre et pourraient facilement en égaler le double. Leur population au sang riche ne cesse de s'accroître alors qu'elle décroît dans la métropole. L'avenir des paradis tropicaux de la vieille France est loin d'être épuisé, si l'on réfléchit que ni le grand tourisme, ni le véritable confort n'ont encore fait leur apparition sur ces îles de beauté.

C'est pour mieux faire connaître ces pays et leurs populations à la Mère-Patrie que s'est fondé le Comité de l'Amérique Française.

Ce Comité se propose, de dissiper avant tout certains préjugés indignes de la France, certaines légendes nées de l'ignorance ou de la calomnie, favorisées par l'éloignement. Il entreprend aussi de favoriser l'union plus intime de nos quatre colonies en vue de leur mieux-être social et d'une organisation plus équitable de leurs rapports administratifs, douaniers, intellectuels avec la France d'Europe.

Il entend enfin ne pas oublier les intérêts généraux de tous les Français établis dans les divers états américains et y formant à Buenos-Ayres, à Rio-de-Janeiro, à Mexico, à New-York, à Québec, etc., comme autant de petites colonies françaises éparses dans le Nouveau-Monde et dignes d'être associées à l'effort plus direct de nos quatre départements d'outre-mer.

Le Comité de l'Amérique Française est donc exclusivement une œuvre de propagande nationale à laquelle peuvent et doivent collaborer tous ceux qui, chez nous comme à l'étranger, s'intéressent au maintien, à la sauvegarde, à la propagation de la race et du génie français. Nous ne connaissons qu'un drapeau : le drapeau tricolore, et qu'un idéal, celui de la plus grande France pour la plus juste France.

Par la conférence, par le livre, par notre Bulletin, par une intervention incessante auprès des Pouvoirs publics et de la grande presse, le Comité ne cessera de rappeler l'attention et la solidarité de la Métropole sur tous les problèmes, tous les droits, tous les intérêts qui se rattachent à des souvenirs, à des réalités, à des espérances inséparables de ce qu'il y a de plus noble et de plus fécond dans notre patrimoine national.

LE COMITÉ.

CONSEIL DE DIRECTION

Présidents d'honneur :

- M. Albert DECRAIS, G. O., *, Sénateur de la Gironde, Ancien
Ambassadeur de France à Londres, Ancien Ministre des Colonies
- M. le Général de LACROIX, G. O., *, Ancien Vice-Président du
Conseil Supérieur de la Guerre

Président :

- M. Henry BÉRENGER, O., *, Sénateur de la Guadeloupe, Président
de la Société d'Ethnographie

Vice-Présidents :

- M. Louis BOUGENOT, Industriel à la Martinique
- M. CANDACE, Député de la Guadeloupe
- M. Albert GRODET, O., *, Gouverneur honoraire des Colonies,
Député de la Guyane
- M. Louis LEGASSE, Délégué élu de St-Pierre et Miquelon au Conseil
supérieur des Colonies
- M. M. SABOURDIN, Négociant-Exportateur
- M. Paul VIVIEN, O., *, Président du Syndicat de la Presse Coloniale

Secrétaires généraux :

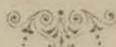
- M. Georges BOUSSENOT, *, Directeur de la *Presse Coloniale*
- M. Eugène LECOCQ, Administrateur-Délégué de la Compagnie
Générale de l'Afrique Française

Trésorier-Général :

M. Georges COULON, Agent central des Banques Coloniales

Membres du Conseil :

- M. Emile BOUGENOT, O., ✱, Industriel à la Martinique
M. Fernand CLERC, Industriel à la Martinique
M DAL PIAZ, O , ✱, Directeur de la C^{ie} G^{ie} Transatlantique
M. Gaston HESSE, Négociant-Exportateur, Membre du Conseil Supérieur des Colonies
M. HONNORAT, O , ✱, Directeur honoraire au Ministère du Commerce, Député des Basses-Alpes
M. LÉGITIMUS, Député, Président du Conseil général de la Guadeloupe
M. PARBELLE, Directeur de la Banque de la Guadeloupe
M. Désiré PECTOR, Consul général du Honduras, Délégué du Nicaragua à la Conférence permanente d'Arbitrage de la Haye, Conseiller du Commerce extérieur
M J. PERCHOT, ✱, Sénateur des Basses-Alpes
M. Georges SCHWOB, C., ✱, Membre du Conseil Supérieur des Colonies, Administrateur de l'Office Colonial
M. Victor SEVÈRE, ✱, Député de la Martinique



STATUTS

ARTICLE PREMIER. — Il est constitué à Paris une association qui portera le nom de " Comité de l'Amérique française ".

ART. 2 — Le Comité a pour but :

D'organiser un centre d'études et d'action où seront examinées, discutées et mises au point toutes les questions qui se lient à l'avenir des intérêts français en Amérique et principalement dans les Antilles, en prévision de l'ouverture du Canal de Panama.

D'étudier toutes les modifications qu'il conviendrait d'apporter aux relations douanières existant entre la métropole et ses colonies d'Amérique, d'une part ; entre la France, les colonies françaises et l'Amérique, d'autre part.

De préciser les moyens d'actions susceptibles de donner aux intérêts français un maximum de développement en améliorant et en créant l'outillage économique indispensable ; de susciter dans ce sens toutes les initiatives utiles.

D'encourager ou d'accroître toutes les œuvres ayant pour but d'assurer la prédominance des intérêts français dans le Nouveau-Monde en intervenant auprès des pouvoirs publics et de la presse pour déterminer la réalisation des projets adoptés par le Comité.

De développer en particulier les œuvres d'éducation nationale tendant au plein épanouissement de l'influence et de l'esprit français.

ART. 3. — Seront admis à en faire partie, tous ceux qui s'intéressent à la protection et au développement des intérêts français en Amérique et notamment de nos colonies de Saint-Pierre et Miquelon, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane.

Pour être admis, il faudra avoir été présenté par deux membres du Comité et être agréé par un vote du Conseil de direction.

ART. 4. — Le Comité se compose de membres d'honneur, de membres perpétuels et de membres sociétaires. La cotisation des membres sociétaires est fixée à 100 francs par an. Les membres perpétuels seront ceux dont la cotisation versée une fois pour toutes atteindra ou dépassera la somme de 500 francs.

ART. 5. — Le Comité sera représenté par le Conseil de direction composé de 15 membres, au moins, et de 25 membres, au plus. Le bureau du Conseil, choisi parmi ses membres comprendra :

1 président, 6 vice-présidents, dont un par colonie, et les deux autres pris indistinctement dans le Comité.

2 secrétaires généraux, 1 trésorier général.

L'élection des membres du Conseil et de son bureau a lieu chaque année. Ils sont désignés par l'assemblée générale. Leurs pouvoirs dont la durée est fixée à un an pourront être renouvelés.

ART. 6. — L'assemblée générale se tiendra tous les ans à Paris, dans les six mois qui suivront la fin de l'exercice.

Elle pourra en outre se réunir toutes les fois que les circonstances l'exigeront et après délibération du Conseil de direction, sur la convocation de son président.

ART. 7. — Dans un but de propagande, des membres adhérents seront admis, moyennant une cotisation de 10 francs par an. Ils auront communication de tous les travaux du Comité.

ART. 8. — Le siège du Comité est fixé à Paris, 9, rue de Beaujolais. Le Conseil de Direction a pleins pouvoirs pour le transférer.

L'un des Secrétaires généraux ou le Trésorier général reçoit au siège du Comité le mercredi et le samedi, de 3 heures à 5 heures.



PRÉFACE



Le Comité de l'Amérique Française me demande quelques mots de préface à la publication qu'il a bien voulu décider de mon interpellation au Sénat sur l'ouverture du Canal de Panama.

Cette préface m'est fournie par la marche des événements eux-mêmes !

Depuis que mon interpellation a eu lieu et qu'un ordre du jour sénatorial l'a sanctionnée, deux grands faits nouveaux se sont produits hors de France.

Le 10 octobre 1913, en pressant un bouton électrique de Washington à Panama, le Président des Etats-Unis d'Amérique a procédé au mariage de l'Océan Atlantique et de la Mer Pacifique.

*Et huit jours plus tard, le 18 octobre 1913, le plus gigantesque cuirassé du monde, le **Queen Elisabeth**, dreadnought de 27.800 tonnes a été lancé à Portsmouth, réalisant le premier type de la grande marine européenne à pétrole, c'est-à-dire de la Marine de Demain.*

Ainsi les deux grandes révolutions maritimes que j'indiquais au Sénat français le 26 mai 1913 ont été réalisées par l'Amérique et l'Angleterre moins de cinq mois plus tard !

L'ouverture du Canal de Panama révolutionne le problème des distances. La mise en œuvre de la Marine à Pétrole révolutionne le problème des escales.

Le mois d'octobre 1913 marque donc, pour qui-conque dans l'humanité sait prévoir, une des dates décisives du développement planétaire.

Il faudra sans doute le recul de quelques siècles pour qu'une pareille date apparaisse avec l'éclat des grands phares rayonnant au loin, en avant et en arrière, sur tous les carrefours de l'histoire universelle.

Mais beaucoup d'entre nos contemporains sont déjà trop familiers avec les spéculations intercontinentales pour ne pas ressentir la plus profonde et aussi la plus pure émotion de pensée à la nouvelle que la vague marine formée sur les côtes d'Europe ira désormais mourir à travers la mer des Antilles jusque sur les rivages de l'Asie sans que le moteur à pétrole des plus géants navires soit un seul instant interrompu dans sa course!

Ainsi cette Mer des Antilles, que nos ancêtres appelaient encore « la Mer t araïbe » mais que nos contemporains appellent déjà « la Méditerranée Américaine », cette source maternelle du Gulf Stream de nos civilisations occidentales, va devenir à son tour le centre du monde nouveau, le point de rencontre des races entre les continents et les océans, quelque chose d'analogue sans doute, sur un plan plus éblouissant et plus intense, à ce que furent, voici vingt-cinq siècles, les républiques grecques dans la Méditerranée européenne!

Comme l'a si justement démontré l'éminent économiste américain Morton Fullerton dans sa belle conférence de l'hiver dernier, les Etats-Unis auront

*pour assurer le contrôle de la Mer des Antilles, à choisir entre les divers systèmes d'alliances européennes. Et, d'autre part, « à l'ouverture du Canal, « la France aura, un peu au sud de l'**All Red Route** « de l'empire britannique, une **All Blue Route** encer- « clant le globe. Cette ceinture de possessions va de « Tahiti à travers le Canal par la Guadeloupe et la « Martinique jusqu'à Dakar, de là à Bordeaux et « à Brest et, par la vallée du Rhône, à Marseille, où « prenant encore une fois la mer et suivant la côte « africaine d'Alger à Bizerte, elle s'étend à travers le « canal de Suez jusqu'à Djibouti sur le Golfe d'Aden « et la Grande-Comore, à Madagascar et à la Réu- « nion, dans l'Océan Indien, elle tourne alors au nord, « touche l'Asie à Saïgon et de là passe juste au nord « de l'Australie, arrive aux Nouvelles-Hébrides et « atteint en Nouvelle-Calédonie, où l'Australie ira « peut-être un jour chercher le fer dont elle a tant « besoin, sa dernière station avant de regagner Tahiti « au milieu du Pacifique. »*

*Cette **All Blue Route** de France coloniale, cette route bleue ceinturant la planète à l'ombre du drapeau tricolore, n'est-ce pas le chemin même de l'avenir pour les énergies jamais épuisées de la race qui a toujours cherché un horizon derrière l'horizon ?*

A notre opinion publique de le comprendre, à nos Assemblées de le dire, à notre Gouvernement d'agir !

Le Comité de l'Amérique Française fait du moins aujourd'hui tout son devoir en sonnant ici la cloche qui rappelle à chacun la reprise de l'action nécessaire pour les résultats nécessaires...

Paris, 4 novembre 1913.

H. B.

SÉNAT

Session Ordinaire de 1913

COMPTE-RENDU IN-EXTENSO

(41^e ANNÉE)

1^{re} Séance du Lundi 26 Mai

PRÉSIDENTE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1913.

Le Sénat est arrivé au budget du ministère des colonies.

Mais avant d'ouvrir la discussion générale de ce ministère, je donne la parole à M. Henry Bérenger pour développer son interpellation sur l'aménagement des ports français des Antilles et de l'océan Pacifique, en vue de l'ouverture du canal de Panama.

La parole est à M. Henry Bérenger.

M. Henry Bérenger. — Messieurs, lorsqu'il y a quelques semaines, j'ai fait connaître à M. le ministre des colonies mon désir de l'interpeller sur les retards que me paraissait apporter le Gouvernement dans l'aménagement national de nos ports des Antilles et du Pacifique en vue de l'ouverture prochaine du canal de Panama, je ne m'attendais pas à ce que, sur la demande même de l'honorable M. Jean Morel et avec l'appui bienveillant de votre commission des finances, un tour de faveur serait accordé à cette interpellation et qu'elle aurait le grand honneur d'être seule inscrite dans la discussion générale du budget de 1913.

M. Gaudin de Villaine. — Nous sommes heureux de vous entendre.

M. Henry Bérenger. — De cet honneur, messieurs, je sens tout le prix et je manquerais au plus élémentaire devoir en n'exprimant pas ma reconnaissance, au nom de nos populations coloniales des Antilles et du Pacifique, tant à M. le ministre des colonies, qui a bien voulu proposer lui-même la place privilégiée de cette interpellation, qu'à M. le président de la commission des finances, qui a bien voulu l'accepter.

Je m'efforcerais d'ailleurs, messieurs, de mériter le crédit qui m'a été accordé, en occupant le moins longtemps possible la tribune et en réduisant mon interpellation au strict nécessaire, c'est-à-dire à l'exposé pur et simple des précisions que nous sollicitons du Gouvernement pour rassurer tous ceux — et ils sont légion en Amérique comme en France — qu'inquiète la sorte d'inertie affairée où semble se complaire le comité des travaux publics de la rue Oudinot depuis bientôt trois ans que la question du canal de Panama est posée à nouveau devant les Chambres.

Dans une assemblée comme la vôtre, messieurs, je n'ai pas à rappeler la part que la France a prise à la fondation du canal de Panama. La plupart des hommes qui sont ici ont pu, dans des séances mémorables, soit à la Chambre, soit ailleurs, assister, d'abord

à la création magnifique et ensuite à l'effondrement lamentable d'une œuvre qui avait été conçue par le génie français et ensuite développée par l'épargne française. (*Très bien !*)

M. Gaudin de Villaine. — Il en est toujours ainsi.

M. Henry Bérenger. — La France et, je puis dire aussi, son Parlement, ont de graves responsabilités dans l'effondrement du canal de Panama. Ce serait abuser de vos instants, et peut-être manquer aussi à la déférence qui est toujours due au passé, que d'insister sur ces responsabilités. Ce que nous pouvons dire, tout au moins, c'est que la grande nation américaine des Etats-Unis, qui aura, elle, tout le bénéfice de l'ouverture définitive de ce canal, nous aura du moins rendu la gloire à défaut du profit.

M. Cachet. — Elle devrait nous rendre aussi la place que nous devrions y occuper.

M. Henry Bérenger. — C'est à elle, c'est à la nation des Etats-Unis que nous devons de ne pas considérer que l'entreprise de Panama était, comme le disait lord Palmerston à propos du canal de Suez, « une de ces fibusteries internationales qui n'attirent que les gogos ». Quand on pense que lord Palmerston a pu dire cela du canal de Suez, alors que plus tard, l'Angleterre devait retirer l'immense bénéfice que vous savez de l'œuvre de Ferdinand de Lesseps, il ne faut pas trop s'étonner que certains Français, trop nombreux, hélas ! aient pu penser, de la seconde œuvre géniale du grand Français, ce qu'un des premiers ministres d'Angleterre disait tout haut de sa première création. (*Très bien ! Très bien !*)

Les Etats-Unis ont repris le canal de Panama, grâce, disons-le, à l'effort opiniâtre de quelques bons Français qui n'ont pas désespéré, malgré les scandales dans lesquels on avait voulu noyer l'œuvre. Ce sont ces Français qui, par un effort acharné, tantôt auprès du gouvernement des Etats-Unis, tantôt en France, tantôt dans la diplomatie des républiques du centre Amérique, sont

arrivés à faire abandonner aux Etats-Unis la conception populaire du canal de Nicaragua, à laquelle les Etats-Unis s'étaient attachés, aussi bien dans le peuple que dans les Assemblées et à la Présidence même de la République, pendant cinquante ans, et à leur faire reprendre la conception exclusivement française du canal de Panama; si bien qu'au moment où l'isthme de Panama s'ouvrira sur les deux océans, mariant ensemble les flots de l'Atlantique et du Pacifique, et où les premiers flots partis des rivages de la Chine viendront mourir dans le golfe des Antilles, la France pourra se ressouvenir glorieusement que, premier avant tout autre, son pavillon tricolore a le droit de battre sur ces flots-là. (*Vive approbation.*)

Honneur donc aux Français persévérants qui ont fait cela ! Ce sont eux qui, par le traité Hay-Bunau-Varilla, ont permis au canal de Panama de ne pas rester enfoui à tout jamais dans le déshonneur et ont pu faire comprendre que l'œuvre, le « grand œuvre » de pénétration des Indes orientales, qui avait d'abord été rêvée par Christophe Colomb, que Fernand Cortez lui-même avait fait espérer à l'empereur Charles-Quint, que cette œuvre, qui reliera les deux faces de la planète, était non pas une œuvre de honte, d'impuissance et de gabegie, mais au contraire l'œuvre de construction grandiose et d'exécution scrupuleuse qui allait déplacer l'axe commercial, maritime et diplomatique de l'univers civilisé. (*Vive approbation.*)

Voilà pour le passé.

Le canal de Panama, les Américains l'ont repris, mais nullement dans la même vision et dans les mêmes intentions que la France. (*Très bien ! très bien !*)

M. Charles Riou. — Malheureusement.

M. Henry Bérenger. — Lorsque la France, par le génie de ses créateurs, avait envisagé le percement de l'isthme qui sépare les deux Amériques, elle entrevoyait assurément un bénéfice pour elle-même; mais disons-le, dans toutes les œuvres que la France entreprend,

même pour son bénéfice, il y a toujours quelque chose qui dépasse ce bénéfice, quelque chose qui tient à l'idéal de l'humanité, quelque chose d'international. (*Nouvelle approbation.*)

M. Dominique Delahaye. — Quand les parlementaires ne se mêlent pas trop à l'affaire.

M. Henry Bérenger. — Ce que la France envisageait à ce moment, dans ce magnifique élan qui l'a entraînée, ce n'était pas autre chose que d'ouvrir une nouvelle route à la civilisation universelle.

Les Américains sont des esprits plus pratiques, plus énergiques aussi et qui aboutissent souvent à des réalisations plus immédiates. Ils ont bien voulu reprendre, pour 200 millions, à la compagnie française de liquidation, les admirables travaux qu'avaient déjà effectués Ferdinand de Lesseps et ses collaborateurs et qui avaient mené le canal à plus du tiers de son exécution.

M. Gaudin de Villaine. — Et tout l'outillage!

M. Henry Bérenger. — Et tout l'outillage, et non seulement les plans et devis, mais les tranchées, les chemins de fer, les quais, les machines, les dragues, jusqu'aux perforatrices.

Ils ont repris toute cette œuvre, mais dans leur intérêt, et ils ont réalisé, avec la ténacité que vous connaissez, en moins de dix ans, cette pensée d'un des leurs, du général Grant : « Un canal américain, sur une terre américaine, exécuté par des ingénieurs américains, pour le bénéfice du commerce américain ».

M. Gaudin de Villaine. — Voilà la vraie politique.

M. Henry Bérenger. — Et c'est là que se pose pour le monde, à l'heure actuelle — je m'excuse auprès de M. le ministre des colonies de dépasser, pour une fois, la limite de ses attributions...

M. Jean Morel, ministre des colonies. — Je vous écoute avec infiniment de plaisir.

M. Henry Bérenger. — ...mais il m'est absolument impossible de séparer ici les bureaux des divers ministères — car la question du canal de Panama, à la fois coloniale, maritime et diplomatique, intéresse non seulement le ministère des colonies, mais aussi le ministère des affaires étrangères et aussi le ministère de la marine marchande. Là, dis-je, se pose pour le monde une des questions les plus passionnantes qui vont se dérouler dans le vingtième siècle. Le canal de Panama va être ouvert. L'avenir dira, d'ailleurs, si les Etats-Unis, en abandonnant la conception du détroit de Panama et en y substituant la conception du canal à écluses, avec excavations à sec et lac central et en préférant imposer les vues personnelles de leurs ingénieurs, au lieu de suivre la grande ligne primitivement indiquée par le principal ingénieur de M. Ferdinand de Lesseps : le distingué M. Philippe Bunau-Varilla ; l'avenir dira si les Etats-Unis ne se sont pas ménagé de sérieux mécomptes. N'auront-ils pas gaspillé inutilement quelques centaines de millions et retardé de plusieurs années pour le monde l'ouverture définitive du canal ? C'est leur affaire. Pour nous, la seule question à nous poser est de savoir si la France peut encore tirer de l'ouverture du canal un bénéfice pour sa marine, pour ses colonies et pour son commerce. Cette question a déjà été développée devant la Chambre à plusieurs reprises, avec une compétence et un talent auxquels je dois rendre hommage. (*Applaudissements.*)

Je disais donc, messieurs, et je m'excuse de l'émotion qui s'empare de moi pour mes débuts à cette tribune...

M. Eugène Lintilhac. — Prenez votre temps. Le Sénat aime, dans un début, cette émotion comme un hommage du talent à son autorité. (*Très bien !*)

M. Henry Bérenger. — Merci, mes chers collègues. Je disais que la question a déjà été examinée à la Chambre.

Le 5 avril 1911, M. Messimy, ministre des colonies,

répondait à M. Gérault-Richard, député de la Guadeloupe, « qu'il est hors de doute que l'ouverture du canal de Panama va donner une très grosse importance aux ports que nous avons dans les Antilles ».

Le 12 décembre de la même année 1911, M. Albert Lebrun, ministre des colonies, répondant à M. Sévère, député de la Martinique, affirmait « qu'il y a dans la nouvelle voie des étapes obligatoires, soit dans l'Atlantique, soit dans le Pacifique » et « qu'il suffit de jeter les yeux sur une carte pour voir que dans nos Antilles, à l'est du canal, et dans nos établissements d'Océanie, à l'ouest du même canal, se présentent des points de relâche ».

Le 19 janvier 1912, à la tribune même du Sénat, répondant à une intervention très précise de mon collègue et ami M. Knight, sénateur de la Martinique, le même M. Albert Lebrun, ministre des colonies, déclarait : « Je place au même rang de mes préoccupations Tahiti et les Antilles. La mission qui part va tout d'abord se rendre aux Antilles et aura ensuite à examiner les mêmes questions... M. Knight aurait voulu qu'on eût procédé à ces études plus tôt. Je suis tenté de dire que je m'associe à lui dans le sentiment qu'il manifeste. »

Le 19 décembre 1912, après d'éloquentes mises en demeure de MM. Candace, député de la Guadeloupe, Sévère, député de la Martinique, Ballande, député de la Gironde, et de M. l'amiral Bienaimé, député de Paris, l'honorable M. Albert Lebrun, ministre des colonies, proclamait à nouveau : « Nul plus que moi ne sent la nécessité, pour la France, de jouer son rôle, et le rôle qui lui appartient, dans cette question des grands travaux à accomplir aux Antilles et dans le Pacifique en vue de l'ouverture du canal de Panama ».

Le 23 décembre 1912, enfin, à propos du chapitre 26 du budget, concernant les budgets de la Guadeloupe et de la Martinique, la Chambre des députés votait à l'unanimité une proposition de résolution, acceptée par le Gouvernement et la commission du budget, et

qui était ainsi conçue : « La Chambre invite le Gouvernement à prendre, dans le plus bref délai possible, toutes mesures nécessaires en vue de faire profiter le commerce national aux Antilles et dans les établissements français de l'Océanie, du vaste trafic mondial qui sera la résultante de l'ouverture prochaine du canal de Panama. »

Tout le problème se ramène à savoir si, à l'heure actuelle, nous pouvons encore garder l'espoir que nos colonies tireront un bénéfice quelconque du nouvel état de choses et quel bénéfice et comment.

L'ouverture du canal de Panama représente un déplacement formidable de l'axe du monde à un triple point de vue commercial, maritime et diplomatique.

Au point de vue commercial, il est incontestable que les quatre Amériques, du Nord et du Sud, de l'Est et de l'Ouest, vont retirer un bénéfice considérable de l'ouverture de ce canal. Sans doute, les Etats-Unis ont multiplié tous leurs efforts pour en faire un canal exclusivement américain.

Ils ont introduit, dans le règlement même d'administration publique de leur canal, une modification subite et profonde à leur protectionnisme antérieur en matière de marine marchande. Ils ont, en effet, supprimé l'obligation, jusqu'ici absolue, de faire construire les navires de tout ordre sur le continent même des Etats-Unis par des chantiers exclusivement américains. Ils ont ainsi rendu possible la création immédiate, et à moindres frais, d'une flotte marchande à tous les degrés capable de bénéficier, dès 1915, date de l'ouverture, du maximum possible de transit à travers le canal. Ce n'est pas tout. Dans le même règlement administratif du canal, les Etats-Unis ont inséré une clause interdisant aux compagnies de chemins de fer, en vertu des pouvoirs de l'*Interstate commerce commission*, de se rendre maîtresses des compagnies futures de navigation du canal et d'étrangler ainsi le développement, par voie d'eau, du nouveau commerce américain. Enfin violant sciemment les conventions

internationales du traité Hay-Pauncefote avec l'Angleterre (1902) et du traité Hay-Bunau-Varilla avec la République de Panama (1908) les Etats-Unis ont établi, au profit de leur marine de tout ordre, un système de détaxes préférentielles qui aboutit à taxer tous les navires étrangers d'un taux maximum de 6 fr. 25 par tonneau de jauge net, soit pour un paquebot comme la *France* de la Compagnie générale transatlantique, sur une jauge nette de 8.380 tonneaux, une taxe s'élevant, pour un seul passage, à 52.375 fr. ! Le paquebot américain de même tonnage recevra un cadeau gratuit de pareille somme, non pas une seule fois, mais environ dix fois par an, c'est-à-dire un demi-million par paquebot.

Cependant, quel que soit l'accaparement poursuivi avec une telle méthode, du canal par les Etats-Unis, il n'est pas douteux que toutes les Amériques du Nord et du Sud, de l'Est et de l'Ouest vont être appelées à bénéficier quand même de la route ainsi ouverte entre elles quatre, et avec le monde asiatique et australien.

Ce qui frappe avant tout, c'est que ce sont les deux Amériques de l'Ouest qui vont en retirer, dès le début, les plus grands bénéfices. (*Mouvements d'attention.*) Pour vous en parler, je désirerais pouvoir placer sous vos yeux des cartes de ces régions; mais les dispositions de la salle ne le permettrait pas.

M. Charles Riou. — Nous les avons dans l'esprit.

M. Henry Bérenger. — Vous les avez dans l'esprit certainement mieux que je ne les ai moi-même.

M. Caudin de Villaine. — Votre démonstration est très intéressante.

M. Henry Bérenger. — Si vous voulez bien vous représenter les Amériques de l'Ouest, allant de l'Alaska jusqu'à la Terre de Feu, avec toutes les régions intermédiaires, qui sont en plein développement, mais qui sont encore loin d'avoir réalisé tout ce développement, avec leurs exploitations minières, agricoles, commer-

ciales et industrielles, vous verrez que ces régions et ces Etats se sont trouvés séparés les uns des autres par tout le long trajet que doivent parcourir les navires obligés de passer par le cap Horn et de regagner ensuite les côtes occidentales.

D'autre part, les deux Amériques du Nord-Est et du Nord-Ouest elles-mêmes, bien que les Etats-Unis aient créé un réseau formidable de chemins de fer intercontinentaux, n'ont pas tiré de leurs rapports économiques tout ce qu'elles peuvent en espérer.

De sorte que c'est au moment où cette petite langue de terre va se trouver brisée, que s'ouvrira pour les deux Amériques, ou plutôt pour les quatre Amériques comme je viens de le dire, une ère nouvelle. Les mines de l'Alaska, du Colorado, de la Colombie, du Chili, du Pérou, leurs productions agricoles, animales, toutes ces choses de la terre qui sont encore, en quelque sorte enfouies dans l'obscur, vont sortir et, au lieu de rester inexploitées, à cause des tarifs extrêmement lourds des chemins de fer, vont pouvoir, grâce aux tarifs plus légers des bateaux, passer par le canal de Panama.

Vous vous rendez compte de la gravité de ce problème; c'est un monde nouveau qui s'ouvre; c'est tout ce monde des deux Amériques de l'Ouest qui va faire son entrée sur la planète; car il n'a pas, jusqu'ici, dit tout ce qu'il avait à dire. Et il va le dire ! On ne peut donc s'empêcher de penser que, si quelques nations européennes se trouvent avoir des ports dans ces endroits, elles pourront bénéficier, elles aussi, d'une pareille révolution économique qui va se développer entre les quatre Amériques.

En un mot, ce que je voudrais mettre sous vos yeux, c'est qu'il va se créer, pour toutes les Amériques, un très grand trafic interantillais, car la mer des Antilles est, en réalité, le seul et le vrai point où va se croiser l'ensemble de ces nouvelles lignes de navigation.

Donc, lorsque M. le commissaire américain des Etats-Unis pour le trafic du canal de Panama, le professeur

de l'université de Pennsylvanie Emery Johnson, dans un rapport sensationnel et auquel les commissaires français ont fait de très larges emprunts, a indiqué que le trafic qui pourrait se faire par le canal serait surtout un trafic intermondial, il me paraît avoir oublié que le trafic interantillais, le trafic qui s'accomplira, d'une part, entre le Brésil et San-Francisco, entre New-York et Valparaiso, cette sorte d'*x*, encore inconnu, qui sépare et rejoint les deux Amériques, que ce trafic interantillais aura peut-être pour l'avenir du canal et pour ses conséquences économiques, une importance égale au trafic intermondial qui pourrait s'établir entre l'Afrique et l'Europe d'une part, l'Asie et l'Océanie d'autre part.

Pourquoi ai-je insisté spécialement sur cette question du trafic interantillais ? Vous l'avez compris, messieurs. C'est que, par son passé, par le génie de ses hommes d'Etat, de ses explorateurs, par Richelieu, par Colbert, par d'Esnambuc, par de Poincy, la France, dès le dix-septième siècle, avait planté son pavillon sur le monde des Antilles. Du magnifique diadème colonial qu'elle portait alors au front dans la mer des Antilles, la France a perdu successivement les plus belles pièces. Nous avons eu, là-bas, des îles grandes et merveilleuses qui ont diparu pour nous dans le contrecoup de nos tempêtes civiles. (*Très bien !*) Mais, du moins, nous avons encore gardé, à l'heure actuelle, dans les petites Antilles, deux possessions qui constituent, malgré l'étroitesse relative de leurs dimensions — étroitesse que, d'ailleurs, il ne faut pas exagérer, car la Martinique représente 180.000 habitants, et la Guadeloupe en représente 212.000, qui sont tous de bons citoyens et de bons Français — qui constituent, dis-je, deux postes excellents, très bien situés pour le trafic interantillais.

J'ai visité moi-même nos Antilles, et j'ai été, non seulement émerveillé de la beauté de leurs sites, des paradis véritables qu'elles pourraient ouvrir au tourisme universel (*Très bien !*) mais j'ai été aussi frappé du labeur de leurs habitants, de l'énergie des races qui, là-bas, ont conservé l'amour du drapeau tricolore, et

qui ne demanderaient qu'à voir ce drapeau tricolore flotter encore avec plus d'ampleur dans la mer des Antilles à la frontière même du continent américain. (*Très bien ! très bien — Vifs applaudissements.*)

Or, messieurs, dans le rapport qui a été présenté par la commission française Jullidière, on a écrit, on a allégué que, ne se trouvant pas sur le droit fil du grand arc du cercle qui passe de Liverpool à Colon, nos deux colonies françaises ne pourront pas bénéficier du transit international.

L'objection est importante, certes, mais il ne faudrait tout de même pas exagérer.

En réalité, le droit fil du grand arc du cercle passe à San Juan de Porto-Rico, et constitue sur une traversée de 4.629 milles, une différence de 95 milles pour la Guadeloupe, et de 148 milles pour la Martinique. Vous estimerez qu'une différence pareille, avec la vitesse des paquebots actuels, est bien peu de chose pour prétendre que la vraie route passera à San-Juan de Porto-Rico plutôt qu'à la Pointe-à-Pître ou à Fort-de-France, surtout si on réfléchit que le port de San Juan ne se trouve pas à Porto-Rico sur le droit fil du grand arc de cercle, mais à une trentaine de milles derrière le détroit de passage, et qu'il est nécessaire, pour les paquebots, de faire une déviation, et que par conséquent, il perd la valeur de ces 30 milles.

Là n'est d'ailleurs pas la question. Le trafic qui se fera entre l'Europe, l'Amérique et l'Océanie, nous y arriverons; pour le moment la question reste posée sur le trafic interantillais qui résultera de la communication entre les quatre Amériques comme je le disais tout à l'heure, les deux Amériques de l'Est, les deux Amériques de l'Ouest. Qui peut prévoir ce trafic ?

Pouvait-on prévoir le trafic que procurerait dans la navigation interméditerranéenne le percement de l'isthme de Suez ? Pouvait-on à l'avance attribuer à chaque port de la Méditerranée la part qui lui reviendrait ? Pouvait-on assurer que Gênes en profiterait plus que Palerme ou Marseille plus que Salonique ? J'admire

vraiment le prophétisme technique de certains ingénieurs ! Ce qu'on peut dire, c'est que, dans cette Méditerranée américaine qu'est la mer des Antilles, tous les ports, ceux de la Guadeloupe et de la Martinique, aussi bien que ceux d'Haïti et de Cuba, pourront être amenés à bénéficier de l'ouverture du canal.

Et c'est si vrai, que toutes les nations, la nation danoise, la nation hollandaise et la nation anglaise en particulier, qui ont, elles aussi, des postes dans les Antilles, se sont préoccupées d'aménager leurs ports ; elles ont dépensé des millions à Sainte-Lucie, à Saint-Thomas, à Curaçao et dans les autres ports des Antilles. Seules, la Guadeloupe et la Martinique n'ont encore rien fait pour aménager leurs ports !

Remarquez, messieurs, que je ne me place nullement au point de vue d'un grand port international qui constituerait l'escale unique d'Europe en Amérique pour la date de l'ouverture du canal de Panama. Je me place à un point de vue plus modeste, mais qui cependant a encore une grande utilité, que la France peut retirer...

M. Charles Riou. — Doit retirer.

M. Henry Bérenger. — ... et doit retirer du trafic interantillais.

Je ne m'attache, pour mon compte, qu'aux réalisations. Pour les Etats, il n'y a qu'elles qui comptent. Les commissions, les missions, les délibérations parlementaires sont choses admirables, nécessaires, dit-on, mais ce qui a toujours importé dans l'histoire des nations, ce sont les faits et ce sont les actes. (*Applaudissements.*)

Eh bien ! à l'heure actuelle, la Guadeloupe et la Martinique ne sont pas outillées, je ne dis pas pour répondre à la préoccupation d'un grand trafic international, mais même à celle d'un trafic interantillais.

Je m'adresse alors au ministre des colonies et je lui dis : « Monsieur le ministre, vous savez très bien — car vous connaissez très bien votre ministère, — que les colonies n'ont aucune part de responsabilité dans cet aban-

don de leurs ports. Vous savez très bien que la suppression du sénatus-consulte, qu'autrefois la France avait adopté, dans un esprit de libéralisme à l'égard de ses vieilles colonies, a repris aux assemblées coloniales, leur part d'indépendance budgétaire, et vous l'a donnée, à vous, à vos gouverneurs et à vos bureaux.

A l'heure actuelle, la Martinique et la Guadeloupe ne peuvent faire aucun travail utile dans leurs ports, si vous ne les y autorisez pas.

M. Caudin de Villaine. — C'est de la mauvaise centralisation.

M. Henry Bérenger. — Je ne veux pas entrer dans le fonds de cette question qui est infiniment complexe, mais c'est un fait brutal que la métropole a repris ses droits de souveraineté sur ses vieilles colonies, même sur celles qui sont de véritables départements français, de telle sorte qu'aucun emprunt ne peut être contracté, dans aucune de nos colonies, sans que le conseil d'Etat ne l'ait autorisé sur la proposition arbitrale, pour ne pas dire arbitraire, de nos gouverneurs. Et alors, messieurs, nous nous trouvons dans la situation de colonies qui, depuis de longues années, par leurs conseils généraux, par leurs parlementaires, par leurs journaux, par l'agitation de leurs démocraties, par l'effort de leurs commerçants, ont demandé que leurs ports fussent outillés, ou tout au moins aménagés pour un commerce auquel elles ont droit, et qui n'obtiennent même pas cela, parce que la métropole a d'autres préoccupations !

Quand on est plus près du soleil, il est évident que l'on retire un bénéfice plus direct du budget central.

M. Charles Riou. — Vous avez mille fois raison !

M. Henry Bérenger. — Je suis bien obligé de le dire : c'est un fait.

M. Milliès-Lacroix. — Les colonies, cependant ne contribuent pas beaucoup aux dépenses de la métropole.

M. Cachet. — En développant leurs ports, elles y contribueront davantage.

M. Henry Bérenger. — Si vous le voulez bien, nous reprendrons un jour cette question de la contribution de nos colonies au budget de la nation. Elle est complexe, car les colonies demandent à la métropole, qui en profite, la détaxe légitime de leurs denrées agricoles et elles ne demandent pas toute l'armée de fonctionnaires métropolitains qu'elles sont obligées de payer sur leur budget. Quand on pense que le budget de la Guadeloupe, qui est de 4.500.000 francs, a plus de 3 millions de dépenses de fonctionnaires !

M. Milliès-Lacroix. — Hélas !

M. Dominique Delahaye. — Et quels fonctionnaires !

M. Gervais, rapporteur du budget du ministère des colonies. — N'entrons pas dans cette question en ce moment !

M. Emile Chautemps. — Nos colonies nous envoient une proportion de fonctionnaires bien supérieure à celle qu'elle reçoit de la métropole !

M. le comte de Tréveneuc. — C'est un mal national ; cela n'est pas spécial aux colonies.

M. Henry Bérenger — Et remarquez que ces colonies ne réclament pas ! (*Mouvements divers.*) Je ne critique d'ailleurs pas en ce moment la valeur ni le labeur de ces fonctionnaires, dont la plupart sont excellents, mais le système budgétaire qui lie à la métropole nos colonies antillaises. (*Très bien ! sur divers bancs.*)

Ce sur quoi nous pouvons nous mettre tous facilement d'accord, je crois, c'est sur ce fait, que le ministre des colonies a le droit de souveraineté sur les budgets locaux et que, par conséquent, nous ne pourrions rien exécuter dans nos îles ni rien outiller dans nos ports, si la métropole ne nous y autorise pas. (*Très bien ! Très bien !*)

C'est au Parlement, qui crée le Gouvernement — le Gouvernement n'étant que l'émanation du Parlement — de savoir s'il veut prendre des mesures suffisamment énergiques pour faire aboutir les projets d'emprunts que les colonies ont envoyés au ministère en vue d'aménager leurs ports...

M. Audiffred. — Très bien !

M. Henry Bérenger. — ... surtout si l'on réfléchit que les deux ports dont il est question sont célèbres dans l'histoire, non seulement dans l'histoire de la vieille France et de la Révolution française, mais dans celles de l'Angleterre et de l'Espagne. Le port de Fort-de-France a servi de point d'appui de la flotte espagnole, pendant la guerre hispano-américaine.

Quant au port de la Pointe-à-Pitre, ce ne sont pas les Français qui lui ont rendu hommage, ce sont les Anglais, qui, en 1810, ne voulaient pas le lâcher, disant que c'était le plus beau port des Antilles. (*Vif mouvement d'attention.*)

Ce n'est donc pas par illusionnisme colonial que nous venons vous demander de les faire vivre ; ce sont les grandes nations du monde qui parlent pour nous. (*Très bien ! très bien !*)

Si vous saviez l'importance qu'attribuent à nos deux îles les grandes revues et les journaux d'Amérique quand ils parlent de « our beautiful Guadeloupe », si vous saviez l'emprise économique que les Américains exercent déjà sur nos îles, vous attacheriez plus de valeur nationale à ces ports merveilleux que notre histoire a créés au prix de quels héroïsmes individuels et de quels martyres de races !

Il y a ici un homme qui, plus haut même que notre vénéré président, préside à nos délibérations, une statue de marbre (*Sourires*) pas celle du commandeur, mais celle de Colbert ! C'est lui qui, après le premier essai de Richelieu, a créé cette œuvre de la *Compagnie des îles d'Amérique* d'où est sortie la France antillaise du XVIII^e et du XIX^e siècles.

N'y a-t-il pas là une tradition profonde dans l'histoire nationale ? Est-ce que l'effort qui a été fait depuis des siècles pour que le commerce de la France puisse bénéficier de ce qui se fait au dehors, nous allons l'abandonner dans le dédale de commissions, d'intercommissions, d'enquêtes et de contre-enquêtes ? (*Vive approbation.*)

M. le Ministre des colonies. — Il n'est pas question de l'abandonner, bien au contraire !

M. Henry Bérenger. — Je suis très heureux de la déclaration que vous venez de faire, monsieur le ministre.

Je m'excuse auprès du Sénat de l'insistance que j'apporte (*Parlez ! parlez !*) mais j'ai le sentiment profond que, si nous ne faisons pas, à l'heure actuelle, ce que nous avons à faire, nous encourrons les plus sérieuses responsabilités. Voilà déjà trois ans que ces débats sont ouverts devant les Chambres, plusieurs ministres des colonies ont été interpellés, il y a eu des discours très éloquents prononcés à la Chambre, surtout un admirable exposé de M. Sévère, député de la Martinique.

A la suite de ces interventions, la Chambre a pris une résolution que je vous ai lue tout à l'heure, résolution des plus énergiques, le 23 décembre 1912, par laquelle elle a invité le Gouvernement à faire son devoir, c'est-à-dire à aménager nos ports des Antilles et de l'Océanie en vue de l'ouverture du canal de Panama.

Or, à l'heure où je parle ici, aucun travail n'est commencé là-bas.

Que m'importe, à moi, qu'importe aux colonies qu'ici on ait fait beaucoup de travail verbal ou écrit auquel je rends d'ailleurs hommage ? Je vois sur ces bancs MM. les commissaires du Gouvernement, qui certainement ont accumulé un effort des plus laborieux et des plus honorables pour la création de nos ports. On a envoyé des missions, créé des commissions, organisé des enquêtes, saisi le comité des travaux public, on va

surajouter une commission interministérielle, on est allé au conseil d'Etat ou tout au moins on se prépare à y aller. Mais enfin, que voulez-vous que cela nous fasse, si rien d'autre ne se fait? (*Vifs applaudissements.*)

M. Hervey. — Ce sont des frais généraux.

M. Henry Bérenger. — C'est de l'argent perdu, peut-être, ou, tout au moins, immobilisé. Pendant ce temps-là, si vous vouliez prendre le paquebot pour vous diriger sur nos belles Antilles et que vous abordiez sur les quais, vous verriez le délabrement immérité dans lequel ils sont.

Ce qui nous importe, c'est qu'on aboutisse, monsieur le ministre, et c'est là l'objet de mon intervention d'aujourd'hui. (*Très bien!*)

M. le Ministre des colonies. — C'est mon désir aussi. Soyez sûr que je ne négligerai rien pour cela.

M. Dominique Delahaye. — Colbert et Henry Bérenger aidant, nous aboutirons. (*Sourires.*)

M. Henry Bérenger. — Voilà donc pour le trafic interantillais. Je n'apporte, croyez-le bien, dans cette question, aucun particularisme local. Ce n'est pas parce que j'ai l'honneur de représenter la Guadeloupe au Sénat que j'insisterai plus particulièrement sur les avantages du port de Pointe-à-Pitre, si éclatants et si reconnus que soient ces avantages.

M. Gaudin de Villaine. — C'est une question française.

M. Henry Bérenger. — Merci, mon cher collègue. Ce n'est pas non plus parce que j'ai l'honneur d'être un des deux sénateurs des Antilles que j'insisterai plus particulièrement sur nos ports des Antilles. Je dois dire à ce sujet que je suis entièrement d'accord avec mon collègue et ami M. Knight, qui est retenu en ce moment à la Martinique même, et que j'entends défen-

dre aussi bien les intérêts de Fort-de-France que ceux de Pointe-à-Pitre. (*Très bien ! très bien !*)

Je voudrais maintenant montrer au Sénat, en quelques mots, les transformations énormes qui vont se produire de l'autre côté des Amériques, pour la France aussi bien que pour l'Europe et pour le monde entier, par l'ouverture du canal de Panama.

La France, là encore, messieurs, par le génie obstiné d'individus qui ont toujours su, en bons Français, surgir de la métropole pour créer des œuvres dont d'autres nations ont souvent profité, la France, par le génie obstiné des Bougainville et des Dumont-d'Urville, a voulu assurer, pour elle et pour son avenir éternel, une série de postes d'observation, de stratégie et de trafics tels que, si nous les laissons échapper ou simplement péricliter, nous encourrions, je n'hésite pas à le dire, d'irréparables responsabilités dans l'histoire française de demain.

M. Gaudin de Villaine. — C'est Tahiti.

M. Henry Bérenger. — Il s'agit, en effet, de Tahiti; je vais vous expliquer pourquoi tout à l'heure.

Le canal de Panama, une fois ouvert, ne va pas seulement créer entre les quatre Amériques ce transit interantillais dont je parlais à l'instant. Le canal va créer quelque chose d'infiniment plus considérable encore. Il va permettre à tous les Etats des deux Amériques de l'Est, Canada, Etats-Unis, Brésil même, de faire passer leurs navires, non plus par les parages du cap Horn, sinon dangereux, en tous cas fort éloignés, mais par cette nouvelle route plus sûre et plus courte.

De cette manière, où vont-ils pouvoir se rendre ? C'est ici que la question devient passionnante, non seulement pour nous Français, mais aussi pour toutes les nations. Or, les navires de ces Etats pourront se rendre, d'une part, dans l'Asie de l'Est, d'autre part, dans l'Australie ; c'est-à-dire que le Japon, la Mandchourie, la Chine, l'Indo-Chine, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, vont se trouver révolutionnés par l'ou-

verture du canal de Panama ; c'est-à-dire qu'une multitude de produits, que je n'énumérerai pas à cette tribune, des trois règnes, richesses végétales, richesses animales, richesses minières et produits manufacturés vont se trouver exportés ainsi... où ? dans toute cette immense Asie de l'Est, qui est justement en train de s'ouvrir à la liberté et à la civilisation, et dans cette magnifique Australie, qui est en plein développement de culture et de bien-être social.

Le commissaire américain Emery Johnson s'est livré sur ce point à une série de travaux dont quelques-uns, si légitime que soit l'hommage que l'on doit à un statisticien de cette valeur, me paraissent hypothétiques, mais dont d'autres apparaissent infiniment concluants.

M. le commissaire Emery Johnson a cherché à fixer quel était exactement le méridien auquel s'arrêterait l'influence de l'ouverture du canal de Panama pour l'Australie et pour l'Asie de l'Est. Je crois, messieurs, que ce sont là des hypothèses ; mais admettons-les pour un instant : Il est certain que, pour l'Europe de l'Est, le transit par le canal de Suez restera sensiblement le même que maintenant. En effet, la distance entre l'Australie et l'Europe par le canal de Suez se trouve être plus courte que la distance par Panama. Pour les mêmes régions, il y a des différences qui varient entre 12.500 et 11.000 milles, c'est-à-dire une différence d'environ 1.500 à 2.000 milles.

Voici, d'ailleurs, les chiffres exacts :

Nouvelle-Zélande :

Londres-Suez-Auckland : 12.000 milles.

Londres-Panama-Auckland : 11.452 milles.

Japon :

Plymouth-Suez-Yokohama : 11.800 milles,

Plymouth-Panama-Yokohama : 12.500 milles.

Australie :

Plymouth-Suez-Melbourne : 10.900 milles.

Plymouth-Panama-Melbourne : 12.600 milles.

Voilà le premier argument en faveur de Suez : celui de la distance. Je n'y suis pas, je dois le dire, très sensible et je vais vous dire pourquoi. Il va se produire, comme je l'expliquais tout à l'heure, une espèce d'aspiration très forte du commerce général par le canal de Panama ; tout ce trafic, qui se fera entre les Amériques et des Amériques sur l'Australie et sur l'Asie de l'Est, va développer, sur l'Europe même, une formidable aspiration — je ne trouve pas de mot plus juste pour traduire ma pensée — qui, fatalement, entraînera l'Europe en partie vers le canal. Ce n'est donc pas simplement parce qu'on aura pris l'habitude de passer par le canal de Suez et qu'on aura même une différence de quelques jours que l'on renoncera à passer par le canal de Panama. Donc je ne suis pas absolument sensible à l'argument de la distance.

D'autre part, n'oublions pas une chose : notre collègue M. Gaudin de Villaine me dit : « Mais les escales sont plus nombreuses du côté de l'isthme de Suez, et, par conséquent, il est à prévoir que les compagnies maritimes ne changeront pas leurs escales ».

Je me permettrai de répondre à M. Gaudin de Villaine qu'évidemment il y a beaucoup de vrai dans cette argumentation ; mais aussi, messieurs, pour les navires qui voudront se rendre directement d'Europe à Auckland ou à Hong-Kong, ils auront plus de vitesse parce qu'ils auront moins d'escales, et alors intervient un nouveau facteur auquel nous devons prêter une grande attention si nous ne voulons pas oublier une des données les plus nouvelles de ce problème si vaste et si complexe du trafic intermondial.

On semble croire, à l'heure actuelle, que la navigation de l'avenir restera une navigation essentiellement charbonnière ; on se place au point de vue de la nécessité de se ravitailler à des escales de charbon et l'on établit, par là même, la nécessité de nombreuses escales.

Mais, messieurs, depuis quelque temps, une révolution économique se fait dans la marine marchande,

révolution à laquelle nous devons prêter la plus grande attention : la substitution des huiles lourdes, du pétrole, au minerai de charbon.

Les moteurs à pétrole envahissent peu à peu la marine marchande. Et d'où est partie cette révolution ?

Précisément de la Californie et du Mexique, pays qui, possédant peu de charbon, sont obligés de le payer très cher, tandis que la Californie et le Mexique sont des réservoirs naturels de pétrole...

M. Charles Riou. — Avec la Russie !

M. Henry Bérenger. — ... et qu'alors les Américains de l'Est et du Centre, avec cet esprit pratique qui les caractérise, se sont dit : « Nous n'avons pas de charbon, nous sommes obligés de le payer très cher, nous allons développer la navigation à pétrole ». Et l'on emploie actuellement le moteur à pétrole, un moteur français notamment ; mais c'est là une question tout à fait secondaire que je ne puis pas aborder en ce moment.

Le point important à retenir, c'est que la navigation à pétrole existe déjà dans la plupart des grandes compagnies du Pacifique.

Je ne veux pas accabler le Sénat avec des statistiques, car cette interpellation est déjà forcément un peu longue, (*Parlez ! Parlez !*) mais ceux d'entre vous qui voudront bien étudier cette question se rendront parfaitement compte qu'il se prépare une véritable révolution navale par la création de la marine à pétrole.

Il en résulte que les escales de grande vitesse se feront de plus en plus rares.

En effet, le pétrole, tant par le cube comparatif avec le charbon, que par son rendement comparatif en chaleur, dépasse de beaucoup le charbon.

Il est de 1,3 pour le cube et de 1,7 pour la vitesse.

Vous voyez donc que plus grandira la navigation à pétrole, plus la navigation à charbon tendra à disparaître, que par là-même, le nombre des escales ne s'imposera plus pour les grands parcours intermon-

diaux et qu'on pourra franchir quelquefois — le calcul a été établi par divers techniciens — plus de 20.000 milles sans faire escale.

Cette considération ne devait pas être oubliée dans les comparaisons qu'on peut faire entre le canal de Suez et celui de Panama. L'océan Pacifique se prêtera merveilleusement à ces traversées gigantesques et extrarapides entre les continents.

Voilà pour ce qui concerne les rapports possibles de l'Europe avec l'Océanie par le canal de Panama. Mais si nous envisageons maintenant les rapports qui s'établiront entre les Amériques de l'Est, d'une part, l'Asie orientale et l'Australie, d'autre part, nous constatons que, d'après tous les travaux déjà publiés, ils sont tels que l'avenir de la marine commerciale anglaise et même allemande se trouve menacé dans ces Amériques de l'Est par les Amériques de l'Ouest et l'on s'explique l'acharnement avec lequel les Américains ont non seulement entrepris d'achever le canal, mais encore ont acquis, par des moyens indirects, le canal de Nicaragua et le chemin de fer de Tehuantepec qui sont actuellement en leur possession. Ils se sont emparés de toutes les possibilités de concurrence étrangère dans le centre Américain tout entier. Ils ont fortifié le canal de Panama à tel point qu'ils en sont vraiment les maîtres absolus à tous les points de vue. Et cela s'explique, car ce trait d'union jeté entre deux mondes, est la clef toute puissante qui leur permettra de concurrencer victorieusement l'avenir du commerce européen avec l'Asie et l'Australie.

Il ressort, je crois, de ces rapides regards en avant que l'avenir du monde va se trouver profondément modifié, que la vieille Europe va se trouver une fois de plus, un siècle et demi après la grande révolution des États-Unis, menacée dans son commerce, dans son influence — et je ne parle pas seulement de la France, je parle de tous les États européens — menacée loyalement, c'est entendu, mais menacée terriblement par la concurrence des États-Unis qui ont su reprendre à la France et à l'Europe une œuvre que la France et l'Europe

n'avaient ni osé ni su garder pour elles. (*Approbation.*)

Et alors, il devient d'une très grande importance pour nous de considérer que l'océan Pacifique qui, jusqu'à présent, nous apparaissait dans les imaginations, adorables d'ailleurs, d'un Pierre Loti, comme le grand cercle éblouissant et bleu de divins paradis solitaires, va devenir maintenant un des centres politiques du monde ! Ce n'est pas seulement l'axe commercial et l'axe maritime de la planète qui vont se trouver déplacés par l'ouverture du canal de Panama, c'est encore son axe diplomatique. (*Très bien ! très bien !*)

Regardez de tous les côtés, même dans notre presse qui n'est pas toujours très bien renseignée cependant sur la politique extérieure... (*Mouvements à gauche.*) — Mais oui, messieurs, vous savez bien comment nous sommes renseignés par les agences, même les mieux intentionnées — on rencontre des dépêches très significatives au sujet du commencement de conflit qui s'est produit entre les Etats-Unis et le Japon, toutes sortes de notices qui nous font deviner qu'entre l'Australie et les Etats-Unis, entre la Chine et les Etats-Unis, entre la Russie et les Etats-Unis, il y a des changements qui se préparent.

On est amené dès lors à se demander, quand on possède dans cet océan Pacifique, par l'effort des ancêtres, quelques postes essentiels et que ce sont justement ces postes-là qui pourront décider de l'avenir océanien de la France, pourquoi nous ne faisons rien pour les rendre utiles ! (*Applaudissements.*)

M. Dominique Delahaye. — C'est parce que nous sommes en République.

M. Henry Bérenger. — Je ne voudrais pas introduire la politique dans cette affaire, monsieur Delahaye.

Je crois que vous serez tout à fait de mon avis, aussi bien vos amis de la droite que mes amis de la gauche, si je dis que ce n'est pas une question de politique intérieure. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le comte de Tréveneuc. — Le régime y a été pour quelque chose.

M. Henry Bérenger. — C'est une question de politique française et je ne crois pas que parmi les hommes présents dans cette Assemblée, dont j'ai l'honneur d'être le collègue, et dont la plupart sont mes amis, il y ait quelqu'un qui puisse contester qu'à l'heure actuelle je n'apporte aucune préoccupation de politique intérieure, et que ce que j'ai en vue est simplement de savoir si cette vieille France, dont nous faisons tous partie, sera encore capable de tenir son rôle, et tout son rôle, dans le monde. (*Très bien ! très bien ! — Vifs applaudissements.*)

M. Gaudin de Villaine. — Nous sommes tous d'accord.

M. Henry Bérenger. — Parmi les stations dont je parlais tout à l'heure, il y en a une qui est particulièrement désignée : ce n'est pas moi qui la désigne, ce n'est pas la France qui la désigne, ce sont les nations étrangères, ce sont les commissions américaines du canal, c'est la commission du canal isthmique, c'est M. Emery Johnson, ce sont les publications allemandes, ce sont les économistes anglais qui vous la désignent : c'est Tahiti ! et pourquoi ? Parce que Tahiti se trouve exactement à peut-être 100 milles de distance du droit fil de l'arc de grand cercle qui va de Colon à Auckland, c'est-à-dire du canal de Panama à la Nouvelle-Zélande. La véritable île qui se trouverait sur le droit fil de l'arc de grand cercle, qui va de Panama en Australie, c'est l'île de Rapa, laquelle possède un port. Malheureusement — et je suis ici tout à fait de l'avis de tous ceux qui ont étudié la question — cette île de Rapa est trop petite, elle n'est pas suffisamment habitée, et l'on ne saurait y établir un grand port international. Tahiti, au contraire, qui est à 100 milles seulement dans le Nord-Ouest, possède un port déjà sérieux : Papeete ; l'île a 100.000 hectares de superficie et donne des produits qui, avec ceux des îles phosphatières voisines,

fourniront un fret végétal et minéral très intéressant. Il est donc bien évident qu'entre un rocher perdu dans l'océan, comme Rapa, et une grande île habitée comme Tahiti, il ne peut pas y avoir d'hésitation pour la France et le monde entier. Qu'est-ce, en effet, qu'un écart de 100 milles lorsqu'il s'agit d'une traversée de plus de 8.000 milles ? C'est donc à Tahiti que se trouve le point de passage indiscutable pour tous les bateaux qui doivent aller du canal de Panama en Australie, en Nouvelle-Zélande ou même en Indo-Chine et dans le sud-ouest de l'Asie.

Eh bien, qu'avons-nous fait, nous Français, qui possédons Tahiti, pour nous préparer à tenir dignement notre place ? Je vais le résumer d'un seul mot : rien. (*Mouvements divers.*)

Tahiti a un port : Papeete. C'est une petite rade abritée par une ceinture de corail. Les paquebots qui vont passer par le canal de Panama auront 14 mètres de tirant d'eau, d'autres 7, 8 ou 9 mètres. Il est bien évident que les grands paquebots à pétrole ou à charbon vont avoir au moins de 10 à 12 mètres, et, dans quelque temps, 14 mètres et même plus.

Or, le port de Papeete n'est pas, à l'heure actuelle, au point de vue naturel, entièrement préparé pour recevoir les paquebots.

Je tiens à ce propos à rectifier pour M. le ministre des colonies une erreur qui a été commise à la Chambre non par lui, mais je crois bien, par son prédécesseur. On a dit à la Chambre qu'à l'heure actuelle le port de Papeete était prêt pour recevoir les navires qui viendraient de Panama. Il est regrettable que M. le ministre ne puisse pas se transporter facilement à Tahiti, il constaterait que le *Tahiti*, un paquebot de 7 mètres 50, appartenant à la Steam Ship Company, a échoué récemment dans le port de Papeete.

M. le Ministre des colonies. — Il y était entré ; il a échoué sur un récif.

M. Henry Bérenger. — Qu'est-ce qu'un port qui n'est

pas capable de se prêter à des évolutions à son intérieur ? Peu importe qu'on entre dans une bouteille si on ne peut plus en sortir. (*Rires.*)

M. le Ministre. — Il était sorti du chenal.

M. Henry Bérenger. — Il y a là une sérieuse question qui se pose. Mais, mon cher ministre, je ne désire pas passionner le débat, vous n'êtes pas responsable de la situation et votre prédécesseur ne l'était pas non plus. Vous vous êtes servis des rapports qu'on vous a fournis ; notre devoir, à nous, est d'établir devant vous la vérité (*Très bien ! très bien !*), vous pourrez la contrôler, la vérifier, vous verrez que nous ne nous trompons pas.

A l'heure actuelle, à l'heure où je parle, le port de Papeete n'est pas prêt pour recevoir la moyenne des navires qui passeront par le canal de Panama. Il y a quelque chose de plus grave, tout au moins d'aussi grave. C'est que pour arriver au port de Papeete, il faut franchir une série de récifs qui s'appellent les îles Touamotou et dans lesquels la navigation est assez aisée à condition qu'elle soit éclairée. Or, à l'heure actuelle, nous, possesseurs des îles Touamotou, nous n'avons dressé aucun phare, allumé aucune lumière sur ces récifs.

M. Emile Chautemps. — Aucune de ces îles n'est à sa vraie place sur les cartes.

M. de Lamarzelle. — C'est encore mieux ; comment peut-on naviguer, alors ?

M. Henry Bérenger. — Vous ne faites que confirmer, monsieur Chautemps, les précisions que je me permets de donner.

M. Charles Riou. — Et même les aggraver.

M. Henry Bérenger. — Messieurs, il va se produire un fait que je signale à l'attention de M. de Lamarzelle, s'il veut bien me le permettre, car je sais combien il

s'intéresse aux questions françaises, un fait d'une gravité exceptionnelle.

Il est bien vrai que Tahiti est la meilleure escale entre le canal de Panama et l'Australie, mais ce n'est pas la seule. Il y en a une autre, monsieur le ministre.

Je regrette qu'il n'y ait pas ici une carte qui permette au Sénat de suivre ma démonstration et la lui fasse apparaître d'une façon éclatante.

Il y a l'île qui est située le plus au sud des îles Samoa, c'est-à-dire des îles allemandes, l'île Apia, qui possède un port, qui commence à s'organiser, qui aura la télégraphie sans fil, si elle ne l'a déjà depuis que nous enquêtons (*Sourires*), et comme il n'y a qu'une soixantaine de milles de différence entre Tahiti et Apia, il en résulte que si nous ne prenons pas, nous Parlement, vous Gouvernement, les décisions nécessaires, c'est l'Allemagne qui nous retirera dans l'océan Pacifique tout le bénéfice de l'ouverture du canal de Panama. (*Mouvement prolongé.*)

Cette explication me dispense d'en donner beaucoup d'autres. (*Très bien ! très bien !*)

Je n'ai pas voulu, monsieur le ministre m'en approuvera certainement, entrer dans le détail des petites misères et des petites chicanes que nous pourrions soulever pour chacun de nos ports : Tahiti, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre. Nous pourrions nous livrer à l'examen de la correspondance échangée et montrer que nous nous sommes tous donné beaucoup de mal, que le conseil général de la Martinique, celui de la Guadeloupe, que les parlementaires de la Martinique et de la Guadeloupe ont incessamment veillé, protesté, réclamé dans la presse ou dans les bureaux pour aboutir, et que c'est un peu, je ne veux pas dire à l'inertie mais à la complication des bureaux qu'on a dû de ne pas aboutir.

Je ne veux pas entrer là-dedans.

La mission Jullidière, sans doute, a fait un travail intéressant, mais trop souvent de seconde main. Si vous voulez bien prendre connaissance des rapports de MM. Jullidière et Douvy, si consciencieux soient-ils,

vous verrez que la part utile et qui paraît vraiment documentée, se compose des emprunts copieux, trop copieux même, faits à la brochure de M. Emery Johnson, d'une part, en ce qui concerne les Antilles, et d'autre part, au rapport privé de l'ingénieur hydrographe Volmat, envoyé à Tahiti par la société d'études de Larminat. Je ne dis pas qu'on aurait pu s'épargner les 67.000 francs de cette mission, je suis au contraire convaincu — et M. le ministre le dira tout à l'heure — qu'il est très utile que nos ingénieurs coloniaux aillent voir parfois nos ports coloniaux. (*Sourires.*)

M. le Ministre des Colonies. — Il y a eu une étude très personnelle de la part des membres de la mission dont vous parlez.

M. Henry Bérenger. — Je n'adresse pas de reproches aux ingénieurs qui ont accompli le voyage, pour une raison bien simple, c'est qu'ils n'ont pas eu le temps de faire ce travail d'une manière complète; ils sont partis le 26 janvier, et sont rentrés au mois de juillet. En tenant compte du voyage, ils n'ont pas eu le temps de beaucoup étudier cette question, et ils ont dû forcément s'inspirer des travaux faits avant eux, par Volmat et par Emery Johnson. Mais, ce qui est grave, ce n'est pas ce voyage, ce ne sont pas ces 67.000 fr. de la mission, c'est que des dizaines de millions dorment pendant ce temps à cause du retard causé par cette enquête ! La mission, surtout nommée pour couvrir le ministre à l'égard de demandes antérieures ou de responsabilités à prendre, a retardé d'un an tout le travail à effectuer ; à l'heure actuelle, on en arrive à se demander si la mission Jullidière aura été plus utile que nuisible à l'avenir de la France ! Pour moi, je le dis très haut, elle n'aura été vraiment utile que si le Gouvernement en tire un résultat positif.

M. le Ministre des colonies. — Elle aura préparé ces résultats...

M. Charles Riou. — Elle les aura retardés.

M. le Ministre. — Pas du tout !

M. Henry Bérenger. — Une mission ne vaut que par l'acte qu'elle réalise. En tous cas, je le répète avec énergie, peu nous importe que l'on nomme des commissions, que l'on désigne des missions, que l'on fasse des enquêtes, que l'on envoie des délibérations de conseils généraux au conseil d'Etat, que l'on câble aux gouverneurs, que l'on s'expédie des dépêches entre les océans, peu nous importe tout cela si aucune pierre n'est posée dans aucun port, si aucun phare n'est allumé sur aucun récif, si aucun wharf ne s'allonge pour recevoir nos navires, si aucun poste de télégraphie sans fil ne relie nos colonies solitaires et comme abandonnées au milieu de la civilisation universelle. (*Applaudissements répétés.*)

Ce que je demande au Sénat, c'est de bien voir apparaître la responsabilité de la France à l'heure actuelle. L'ouverture du canal de Panama va déplacer l'axe commercial, l'axe maritime et l'axe diplomatique du monde. Il se trouve que, par son passé, par les travaux des ancêtres, notre génération : des postes d'escale et d'observation diplomatique admirables dans les Antilles et dans l'océan Pacifique. Les laisserons-nous périr ?

Ne rien faire pour ne pas avoir d'affaires, rester éternellement les mains vides pour être sûr d'avoir toujours les mains nettes, cacher le néant de l'action sous l'amas de la paperasse, abriter le vide de l'impuissance derrière l'échafaudage compliqué des missions et des commissions, tout cela, messieurs, peut bien être la tactique éternelle de certaines administrations et même de certaines ambitions, mais cela ne peut devenir à aucun titre la politique d'un Parlement plus soucieux de servir la nation que de paraître la servir.

Je m'excuse auprès de M. le ministre des colonies de lui avoir adressé un appel aussi vigoureux, mais il sait qu'il est amical. Le travail que l'on fait, quand on est au ministère, est minutieux, compliqué, difficile, ingrat souvent, il épuise les hommes et leur crée des responsabilités ; mais il ne vaut, il n'a de raison d'être, il n'est intéressant, que si l'action suit la délibération.

Qu'il me soit permis de m'adresser ici au comité des travaux publics de la rue Oudinot.

Je comprends très bien le respect que ses membres professent pour la forme. (*Très bien ! très bien ! et rires approbatifs.*)

Nous vivons dans un régime où tout le monde est soupçonné, où la moindre concession, la moindre adjudication, la moindre régie même font l'objet de suspicions de toutes sortes. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

M. le comte de Tréveneuc. — C'est la critique du régime.

M. Henry Bérenger. — Je dirai toute la vérité.

M. Dominique Delahaye. — C'est parce que nous sommes en République !

M. le comte de Tréveneuc. — C'est très juste !

M. Henry Bérenger. — Je ne sais pas d'ailleurs si les autres régimes faisaient autrement ou différemment.

M. Dominique Delahaye. — Oui, Colbert, vous l'avez dit !

M. Henry Bérenger. — Colbert, lui aussi, a été soupçonné, et Fouquet, et Choiseul, et tant d'autres !

Disons, si vous voulez, que cela se voit sous tous les gouvernements. Je comprends très bien que les fonctionnaires qui ne peuvent pas intervenir dans nos assemblées où ils sont quelquefois attaqués, cherchent à s'abriter derrière une série de règles, je comprends qu'ils sollicitent l'intervention du Conseil d'Etat ou de commissions interministérielles ; ils risqueraient autrement d'être eux-mêmes découverts.

Mais alors, c'est à nous qui représentons le pouvoir souverain, à savoir prendre nos responsabilités pour l'avenir. (*Vive approbation sur un grand nombre de bancs.*)

Je ne parle pas du présent, et cependant, ces populations coloniales dont je vous parlais tout à l'heure,

j'ai eu l'honneur de les visiter, de vivre parmi elles, d'entendre battre leur cœur et raisonner leur pensée. Or, par le développement de leur intelligence, par les conditions difficiles dans lesquelles elles vivent, elles méritent la profonde sympathie et la fraternité intelligente, avertie, de la métropole. (*Très bien ! très bien !*)

Mais c'est surtout à l'avenir que je pense, car c'est pour lui que nous travaillons.

L'avenir nous jugera non sur les commissions que nous aurons nommées, sur les enquêtes que nous aurons faites, mais sur les résultats que nous aurons créés. (*Très bien !*) L'exemple de la création du canal de Panama en est une démonstration tragique. Il y a des hommes qui, dans cette affaire, ont par fausse vertu, ou douceuse ambition, assumé des responsabilités que l'histoire fait déjà peser sur eux. Je ne veux pas être de ceux sur qui pèsera une responsabilité semblable pour Tahiti ni pour les Antilles, et je suis convaincu que M. le ministre des colonies, ni le Sénat ne le voudront pas non plus. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements. — L'orateur, de retour à son banc, reçoit les félicitations de ses collègues.*)

M. Audiffred. — Je demande la parole.

M. le Président. — La parole est à M. Audiffred.

M. Audiffred. — Messieurs, je n'ai pas l'intention d'ajouter quoi que ce soit au discours si intéressant, si documenté et si probant de M. Bérenger, sur les conséquences économiques mondiales qui découlent du percement du canal de Panama. J'avoue qu'en cette matière je n'ai pas de compétence; je n'ai pas étudié la question comme notre collègue.

J'approuve complètement tout ce qu'il a dit sur la nécessité de construire et d'outiller nos ports de la Guadeloupe, de la Martinique et de Tahiti. Mais, puisqu'on a soulevé la question des conséquences du percement du canal de Panama, je demande au Sénat la permission de reproduire les observations que j'ai eu

l'honneur de présenter ici déjà à plusieurs reprises, et de montrer une fois de plus la nécessité de faire en France ce qui est indispensable pour que notre pays bénéficie de cette grande opération qui avait été conçue par le génie français. (*Très bien ! très bien !*)

Jusqu'ici le percement de ce canal ne s'est traduit pour la France, malheureusement, que par la perte d'un milliard de son épargne et par des actes répréhensibles et profondément regrettables qui ont, pendant de longues années, ému et profondément troublé l'opinion du pays. Je crois qu'il y a mieux à faire. Le percement du canal de Panama, au point de vue de l'Europe centrale, a des conséquences dont la France peut tirer profit. C'est ce que quelques-uns de mes collègues et moi, avons demandé depuis plus de dix ans.

La France se trouve dans une position admirable. On peut dire qu'elle se trouve par la mer, à l'extrémité du canal de Panama : son port de Nantes est le premier qui se présentera en Europe, pour recevoir les navires qui viendront directement de Panama. Et si la France sait outiller ce port et créer la voie navigable qui doit relier Nantes à Bâle et au lac de Constance, elle aura sur les autres pays d'Europe, des avantages considérables.

Ceci a déjà été indiqué à la Chambre des députés et au Sénat. Un de nos anciens collègues, M. Tassin, a présenté, sur cette question, trois rapports tout à fait étudiés, très probants et très documentés, à la sous-commission des voies navigables, présidée d'une façon si remarquable par notre éminent collègue, M. de Freycinet. Ces rapports n'ont été suivis d'aucun acte.

Voici comment M. Tassin s'exprimait il y a plus de douze ans :

« Si la France veut enfin prendre la part qui lui appartient géographiquement dans les échanges actuels entre l'Amérique et l'Europe centrale et si elle veut profiter des nouveaux et considérables courants commerciaux qui résulteront de l'ouverture du canal interocéanique de Panama, lesquels pourront arriver à éga-

ler ceux de Suez qui sont de 10 millions de tonnes taxées, elle doit, sans tarder, combler la lacune navigable entre Briare et Nantes. »

Vous vous souvenez, messieurs, qu'à maintes reprises notre regretté collègue, M. l'amiral de Cuverville, a traité, avec l'autorité et la compétence qui lui appartenaient, cette question si importante...

M. Charles Riou. — Il y insistait beaucoup, car elle lui tenait à cœur.

M. Audiffred. — ... et il y est revenu à maintes reprises.

Dès 1906, j'ai présenté au Sénat une proposition de loi relative à l'achèvement des canaux du bassin de la Loire, dans laquelle j'ai indiqué les voies et moyens à employer et dont l'un des premiers chapitres était consacré à cette grande voie navigable de Nantes à Bâle et au lac de Constance par Briare.

Cette proposition fut renvoyée à la commission de l'outillage national.

En 1908, avec nos collègues, MM. César Duval, Gourju et de Cuverville, nous sommes revenus sur la question et nous avons signalé au Sénat l'importance que présentait la construction rapide de cette grande voie.

A la suite de notre intervention et d'un vote du Sénat marquant l'intérêt qu'il attachait aux voies navigables, le conseil général des ponts et chaussées a été consulté. Il a malheureusement déclaré qu'il n'y avait rien à faire dans ce pays, à l'exception de travaux de parachèvement qu'il évaluait à 150 millions.

Nous avons dit depuis que la question qui lui avait été posée n'était pas de sa compétence et qu'on aurait dû la soumettre aux Chambres de commerce et aux sociétés d'agriculture. J'aurai l'occasion de revenir sur cette singulière conception d'ingénieurs qui sont très habiles pour exécuter, mais qui ne peuvent connaître les besoins de la production nationale.

En 1909, j'ai encore déposé sur le bureau du Sénat une proposition plus complète. Je demandais, cette fois,

l'achèvement de nos cinq grands ports et la construction de toutes les voies navigables qui doivent y aboutir ; elle a été, comme la précédente, renvoyée à la commission de l'outillage national.

Cette commission a entendu successivement six ministres qui, tous, se sont déclarés favorables, mais qui ont prétexté telle ou telle raison : nécessité de consulter le Gouvernement tout entier, études à faire, etc. Bref, nous en sommes encore, dans cette question, au même point qu'il y a dix ans : on n'a rien fait.

Or, il n'est pas possible que le Parlement persiste à se désintéresser de l'exécution de ces grands travaux qui contribueront si puissamment au développement de la richesse nationale, en faisant passer par la France les marchandises à destination de l'Europe centrale. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Si l'on ne construit pas le canal de Nantes à Briare et de là à la frontière où il sera continué, soit par la Suisse, soit par l'Allemagne qui accepte depuis peu ce prolongement jusqu'au lac de Constance, ces marchandises passeront par la Manche et la mer du Nord, au profit d'Anvers et de Rotterdam. Elles gagneront l'Europe centrale par l'Allemagne, alors que leur passage par la France est bien plus facile, bien plus avantageux. Non seulement la traversée de notre pays représente une grande réduction de parcours, mais tout le monde sait que la Manche et la mer du Nord, brumeuses et sujettes aux tempêtes, sont extrêmement difficiles.

Vous perdriez, pour ne pas vouloir faire quelques travaux, le bénéfice d'une situation géographique admirable. L'état des choses actuel ne peut se prolonger. Sans vouloir développer cette thèse, j'insiste auprès du Sénat pour qu'on donne enfin une solution à ces problèmes qui devraient nous passionner beaucoup plus que certains problèmes de politique intérieure. (*Très bien ! très bien !*)

Comment arriverons-nous à réaliser ces grands travaux ? Si nous suivions, aussi bien aux colonies que dans la métropole, les vieilles méthodes, nous pourrions

nous lamenter, discuter, faire ici des discours éloquentes, pénétrants, applaudis, mais nous n'aboutirions à rien. Aujourd'hui, en matière de ports et de voies navigables, notre système financier est détestable. On veut payer les travaux au fur et à mesure qu'on les exécute, et, comme on consacre, chaque année, aux ports une somme très minime de 10 millions — qui vient, il est vrai, d'être portée à 20 — et aux canaux, une somme de 12 millions portée récemment à 17, comment pourrait-on achever rapidement l'œuvre qui s'impose ?

Il faudra un siècle, un siècle, entendez-vous ? Et d'ici ce temps-là la France sera distancée, écrasée par tous ses concurrents.

M. Dominique Delahaye. — C'est évident !

M. Audiffred. — J'ai proposé d'adopter pour l'exécution des travaux en matière de ports et de voies navigables un système que je n'ai pas inventé — car, dans ce cas, je m'en défierais — mais qui est pratiqué pour les chemins de fer. J'ai dit qu'il fallait, pour compléter notre outillage national, fluvial et maritime, employer le système financier de l'annuité de remboursement ou mieux de la garantie d'intérêt. (*Très bien ! très bien !*)

M. Pauliat. — C'est évident : le régime des concessions est bien préférable au régime actuel.

M. Audiffred. — Ainsi, grâce à des dépenses annuelles réalisées suivant ce système, qui ne sont pas au-dessus des forces de la nation, nous exécuterons des travaux considérables. (*Très bien ! très bien !*)

Dans ma proposition de loi de 1909, j'ai établi que, chaque année, grâce à ce système de garantie d'intérêt, la France en arrive à construire des chemins de fer pour une somme de 320 millions, alors qu'elle ne construit des ports et des canaux que pour une somme de 25 ou 30 millions. Vous voyez la différence.

Si vous ne voulez pas une bonne fois pour toutes adopter pour les ports et pour les canaux le système en usage pour les chemins de fer, vous resterez dans la situation

lamentable où vous êtes en ce moment, qu'il s'agisse des colonies ou qu'il s'agisse de la métropole.

M. Jean Dupuy, alors qu'il était ministre des travaux publics, avait constitué une commission extraparlamentaire, dont il a bien voulu me nommer membre.

Cette commission s'est réunie trois fois et elle a décidé qu'on pourrait exécuter les grands travaux soit au moyen du paiement immédiat, soit au moyen de l'annuité de remboursement, soit enfin avec le système de la garantie d'intérêt, les concessionnaires étant chargés à la fois de l'exécution et de l'exploitation.

Revenant à la question du canal latéral à la Loire, prolongé jusqu'à notre frontière de l'Est, je n'hésite pas à déclarer que la France ne peut pas se désintéresser de la construction de la grande voie navigable qui doit permettre d'être le convoyeur de tous les pays américains vers l'Europe centrale.

Si elle veut accomplir cette œuvre, qui n'est pas au-dessus de ses forces, loin de là, elle n'y parviendra qu'en faisant ce qu'on fait partout, soit en payant au moyen d'annuités de remboursements, soit — ce qui serait beaucoup mieux — en concédant à la fois la construction et l'exploitation à des compagnies sérieusement constituées auxquelles, en cas d'insuffisance de recettes, elle garantira un certain intérêt pour les capitaux engagés.

Nous assistons, en effet, à un spectacle curieux : dans le monde entier s'exécutent de grands travaux ; partout on utilise ce système ; les travaux sont confiés à nos ingénieurs, à nos entrepreneurs,...

M. Dominique Delahaye. — Et ils sont faits avec nos capitaux !

M. Audiffred. — Et, en effet, ce sont nos capitaux qui servent à les exécuter.

La France a pu ainsi placer 40 milliards à l'étranger : croyez-vous que nous ne trouverions pas, dans l'épargne française, et que nous ne pourrions pas

utiliser les 2 ou 3 milliards nécessaires, pour construire tout cet outillage national en suivant la méthode que je viens d'indiquer ?

M. Dominique Delahaye. — Vous avez raison.

M. Audiffred. — J'ai eu l'honneur de déposer avec plusieurs de mes collègues, MM. Monis, Pauliat, Brindeau, Le Cour Grandmaison et Hayez, une demande d'interpellation; je me réserve de discuter ces questions d'une façon plus complète au moment où viendra cette interpellation, mais, en attendant, la question du canal de Panama étant soulevée à cette tribune, j'ai cru de mon devoir de démontrer que, s'il importe de construire des ports aux Antilles, il importe non moins d'achever la construction du port de Nantes et d'établir ces voies navigables qui feront passer toutes les marchandises américaines par notre pays.

M. Dominique Delahaye. — C'est d'autant plus utile qu'à Orléans, aujourd'hui, on s'occupe de cette grave question.

M. Audiffred. — En effet. J'étais même convoqué aujourd'hui, à Orléans, par les Chambres de commerce; je me suis excusé en disant que je me proposais de traiter au Sénat cette question.

Messieurs, l'opinion publique, si longtemps indifférente, commence aujourd'hui à s'intéresser très vivement à ces problèmes. Les Chambres de commerce du Sud-Est ont institué un concours pour arriver à l'exécution du canal latéral au Rhône. Les Chambres de commerce d'Angoulême et des départements voisins ont eu récemment une réunion pour traiter la question du canal qui doit relier le port de Bordeaux aux voies navigables du Centre et aujourd'hui, à Orléans, se tient une assemblée des Chambres de commerce de la région pour examiner le problème que je viens d'avoir l'honneur d'indiquer très sommairement au Sénat. Vous voyez que la question commence à préoccuper vivement l'opinion.

Je le répète, il faut enfin, après tant d'années, arriver à une solution pratique et réaliser par des moyens sérieux l'exécution de ces travaux publics d'une importance considérable. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est à M. le Ministre des colonies.

M. le Ministre des colonies. — Messieurs, dans le discours chaleureux et éloquent que M. Henry Bérenger vient de prononcer à cette tribune, notre honorable collègue a demandé particulièrement au Gouvernement quelles étaient les causes du retard apporté selon lui, à l'aménagement de nos ports des Antilles et de l'Océan Pacifique en vue de l'ouverture prochaine du canal de Panama. J'espère démontrer très rapidement et très aisément à notre honorable collègue et au Sénat, que le retard dont il se plaint n'existe pas en réalité, que, dans cette circonstance, le ministre des colonies, en particulier, a eu conscience de la tâche qu'il avait à remplir, qu'il n'a failli à aucun moment à son devoir et qu'il n'a manqué à aucun de ses engagements.

Je ne veux pas reprendre les belles envolées poétiques de mon honorable collègue et ami. Mon rôle est infiniment plus modeste. Je dois me borner à vous apporter ce qu'il vous a demandé : des précisions claires et nettes. (*Très bien ! très bien !*)

L'ouverture du canal de Panama aura une influence très grande sur le mouvement commercial du monde entier. Elle va déplacer des courants économiques très importants. Elle aura une répercussion évidente sur les rapports internationaux et il n'est permis à aucune nation de s'en désintéresser, à la France moins que toute autre, parce que, indépendamment de ses intérêts généraux, elle a, dans le voisinage de l'isthme qui sera bientôt ouvert, soit à l'Ouest, soit à l'Est, des possessions coloniales importantes dont le sort et les destinées futures sont liés dans une certaine mesure à l'exploitation du canal de Panama.

Mes prédécesseurs ne s'en sont pas désintéressés, et l'un d'eux, M. Lebrun, dès la fin de 1911, avait constitué une mission dont on parlait tout à l'heure peut-être trop sévèrement, dont on contestait le mérite et qui, cependant, a rapporté des éléments d'étude indispensables pour arriver à une solution aussi parfaite que possible. Cette mission, que nous connaissons sous le nom de mission Jullidière, était composée, vous vous en souvenez, messieurs, de délégués du ministère des colonies, du ministère du commerce et du ministère de la marine. Elle avait reçu, avant son départ, des instructions précises aux termes desquelles le ministre d'alors lui indiquait quelle était la nature des études qu'elle devait entreprendre, des recherches qu'elle devait poursuivre, en limitant ses efforts aux préoccupations pratiques qui s'imposaient en la circonstance.

Cette mission s'est embarquée pour les Antilles à la date du 26 janvier 1912. Le 6 février, elle débarquait à Pointe-à-Pître et commençait immédiatement l'étude de la question, en ce qui concernait ce port de la Guadeloupe.

Tout d'abord, une question préjudicielle se posait devant elle, la plus importante, celle qu'il fallait résoudre dans le plus bref délai. Les navires allant d'Europe au canal ou *vice versa* s'arrêteront-ils aux Antilles pour charbonner ? En effet, messieurs, la création de grands ports d'escale ne peut être utile que dans quatre cas particuliers : les navires ne s'arrêteront dans un port d'escale que s'ils ont du frêt à prendre ou à laisser, s'ils doivent se ravitailler en charbon, s'ils ont des passagers à débarquer, ou bien exceptionnellement, s'ils ont des réparations urgentes à faire.

Dans la circonstance, il est évident que l'intérêt d'un port d'escale aux Antilles consistait dans le ravitaillement en charbon, si ce ravitaillement était possible.

Or, M. Bérenger vous l'a dit, je le répète à mon tour, nos ports des Antilles ne sont pas sur la ligne directe qui va des différents ports d'Europe au canal de Panama. Les arcs du grand cercle, dont il a parlé, qu'on

parte de Bordeaux, de Liverpool ou du Havre, passent dans le voisinage de Porto-Rico ou d'Haïti, bien au nord de nos Antilles. Par conséquent les navires qui iront dans ces directions ne feront pas un détour important pour se ravitailler en charbon; ils le feront d'autant moins qu'il est très probable qu'ils trouveront à Colon des dépôts de charbon qui auront été aménagés dans de telles conditions que les approvisionnements pourront leur être fournis à des prix très avantageux.

Quelles sont les distances exactes de Bordeaux à Colon, par exemple ?

Si on passe par San-Juan de Porto-Rico, la distance est de 4.629 milles. Si le bateau veut faire une escale à la Guadeloupe, il a à parcourir 4.724 milles, c'est-à-dire 95 milles de plus. S'il veut faire escale à la Martinique, il devra parcourir... 4.777 milles, c'est-à-dire 148 milles de plus.

M. Henry Bérenger. — Le port de San-Juan de Porto-Rico ne se trouve pas sur le droit fil de l'arc de grand cercle.

M. le Ministre des colonies. — Il n'y a pas une grande différence. Quoi qu'il en soit l'escale de San-Juan de Porto-Rico n'impose pas un allongement de parcours aussi considérable que le port de la Pointe-à-Pitre et que celui de Fort-de-France.

M. Henry Bérenger. — Cela représente trois heures de traversée sur onze jours.

M. le Ministre. — La mission, en s'appuyant sur ces considérations, a conclu nettement qu'il n'y avait d'intérêt à aménager un grand port d'escale ni à la Pointe-à-Pitre ni à Fort-de-France et qu'il n'y avait pas lieu d'y établir un dépôt de charbon pour le ravitaillement des navires.

Voici les termes du rapport que je demande au Sénat la permission de faire passer sous ses yeux et dans

lesquels les principaux membres de la mission ont rendu compte, à ce point de vue, de leurs impressions.

M. Jullidière s'exprime ainsi :

« La demande nouvelle de charbon produite par l'ouverture du canal de Panama ne sera pas aussi importante qu'on est porté généralement à le croire; et pourtant beaucoup de ports vont se disputer cette clientèle, de sorte qu'il y aura peu pour chacun et très peu pour ceux qui ne sont pas très bien situés.

« Le port probablement le mieux placé par rapport à la route directe est le Môle Saint-Nicolas, en Haïti, parce qu'il est à la fois sur la route d'Europe et la route de New-York.

« Un autre port qui paraît avoir chance de prendre une partie importante du trafic...

M. Henry Bérenger. — Vous négligez l'Amérique du Sud; la mission n'a tenu aucun compte du trafic qui en proviendra. Il n'y a pas que les navires venant d'Europe à Panama; il y a les navires qui viennent du Brésil au Colorado et en Californie.

M. le Ministre. — Il semble bien peu probable que ces navires s'arrêteront aux Antilles pour faire du charbon et il est à croire que leur approvisionnement sera suffisant pour leur permettre de pousser jusqu'à Colon, à moins qu'ils n'aient du fret à prendre ou à laisser sur leur route.

M. Henry Bérenger. — Le charbon n'est pas la seule chose à considérer.

M. le Ministre. — M. Jullidière continue ainsi :

« Un autre port qui paraît avoir chance de prendre une partie importante du trafic est celui d'Antilla, dans l'île de Cuba.

« Saint-Jean de Porto-Rico, qui donne à peu près la ligne la plus courte pour l'Europe, est évidemment appelé à recevoir pas mal de navires allant au canal ou en venant.

« Il ressort malheureusement de cette discussion que nos ports de la Guadeloupe et de la Martinique sont loin d'être au premier rang pour profiter du mouvement futur. Ils ne sont pas sur la route directe, de sorte que, pour y passer, les navires devront avoir une raison spéciale, ce qui se présentera rarement.

« Il semble donc, d'après cet examen sommaire, qu'il faille renoncer à la constitution d'un vaste port muni d'engins coûteux et largement approvisionné. »

Ce sont également les conclusions de M. Douvry, représentant du ministre du commerce; car, il faut remarquer que, dans cette question de la création aux Antilles de ports de ravitaillement en charbon, les membres de la mission ont été unanimement d'accord. M. Douvry termine ainsi :

« Pour les raisons qui précèdent, j'estime donc qu'il n'y a pas lieu de faire les frais d'établissement d'un grand port d'escale, soit à Pointe-à-Pitre, soit à Fort-de-France. »

Mais il ajoute, et c'est une suggestion que nous avons retenue, ainsi que le conseil général, qui conduira, je l'espère, dans un délai rapproché, à un résultat qui vous sera agréable, mon cher collègue :

« J'estime aussi que ces deux ports, placés très près d'une voie maritime très fréquentée et dont ils peuvent profiter dans une large mesure, ne peuvent rester dans l'état actuel. Il y a d'abord, pour notre pays, une question de dignité sur laquelle je n'insisterai pas.

« En outre, ces deux ports ne sont pas actuellement en état de recevoir les navires autres que ceux des lignes régulières qui les fréquentent. »

M. Henry Bérenger. — Voilà la question : ils ne sont pas en état !

M. le Ministre. — Vous avez pu lire les conclusions de la commission dans le rapport publié au *Journal officiel* du 16 janvier dernier, rapport qui porte au bas la signature des trois commissaires : Jullidière, Douvry

et le lieutenant de vaisseau Hallier. Ces conclusions, je les résume en deux mots : D'abord il n'y a pas lieu de faire les frais d'un grand port d'escale aux Antilles, en vue du ravitaillement en charbon des navires qui vont traverser le canal. En second lieu, il est extrêmement important de mettre ces ports en situation de répondre aux besoins des colonies, à ceux de la navigation et aux vues de ceux qui désirent que les navires puissent y trouver des commodités nécessaires pour pouvoir s'y abriter, y faire relâche et enfin y déposer ou y prendre du fret.

M. Henry Bérenger. — C'est l'intérêt de la France.

M. le Ministre. — Les conclusions de la commission ont été adoptées par le ministère des colonies. Vous savez que le ministre des colonies, lorsqu'il a connu les conclusions de M. Jullidière, s'est empressé de les communiquer au gouverneur de chacune des colonies en question. A la date du 28 octobre dernier, mon prédécesseur, M. Lebrun, a communiqué aux deux gouverneurs de la Guadeloupe et de la Martinique les conclusions de la mission Jullidière en leur demandant de les examiner d'une façon très précise et très rapide et de fournir tous les renseignements nécessaires pour permettre au ministère des colonies de soumettre ultérieurement au Conseil d'Etat ou au Parlement, s'il y avait lieu, un programme d'exécution de travaux et un projet d'emprunt.

Messieurs, on n'a pas perdu de temps : c'est le 28 octobre que nous avons fait parvenir à la Guadeloupe les résultats de la mission Jullidière. Le 30 décembre, le conseil général de cette colonie adoptait un programme de travaux.

Le dossier nous a été transmis en deux fois : le 28 janvier et le 6 février.

Ces pièces nous sont parvenues dans le courant du mois de mars. Je les ai soumises immédiatement à l'examen du comité des travaux publics, qui, vous le

savez, est composé d'hommes particulièrement compétents...

M. Millès-Lacroix. — Très bien !

M. le Ministre. — ... et très distingués.

Il était d'autant plus indispensable de consulter ce comité que, dans le projet préparé par la colonie, il y avait des imperfections qu'il importait de faire disparaître avant d'envoyer le projet au Conseil d'Etat : car celui-ci, sans ces rectifications, ne l'aurait certainement pas accepté.

Le comité des travaux publics nous a fait connaître ses conclusions à la date du 28 avril. Quelques jours après, je me suis empressé non pas d'écrire au gouverneur de la Guadeloupe, mais de lui télégraphier pour lui faire connaître les observations du comité. Vous me permettrez de ne pas insister sur les détails de cette dépêche. Je ne voudrais pas retenir trop longtemps l'attention du Sénat sur des points d'importance secondaire.

M. Henry Bérenger. — D'ailleurs, je n'ai pas fait le procès de toute cette procédure ; ce que je me suis simplement permis de signaler, c'est qu'avec le système légal, j'en conviens, des missions, des commissions, des conseils généraux...

M. Millès-Lacroix. — Cette consultation était non seulement légale, mais nécessaire, indispensable.

M. Henry Bérenger. — Avec ce système indispensable, si vous le voulez, nous ferons si bien le nécessaire que nous ne ferons pas le réel !

M. Dominique Delahaye. — Et l'indispensable !

M. le Ministre. — Ne le craignez pas.

M. Henry Bérenger. — Le canal de Panama sera ouvert ; on n'aura rien fait du tout.

M. le Ministre. — J'estime, messieurs, et je le dis sous ma responsabilité, que cette consultation était nécessaire. Il n'y a de projets exécutés sans mécomptes que ceux qui sont bien étudiés; il ne faut pas gaspiller l'argent du pays en projets mal étudiés, qui ne répondent pas au but poursuivi, accumulant ensuite déceptions sur déceptions. (*Très bien ! très bien !*)

Il était sage de procéder avec méthode; nous avons procédé ainsi et agi avec célérité.

J'ai voulu, pour aller plus vite, ainsi que je le disais, ne pas me borner à écrire au gouverneur, je lui ai fait connaître par un long télégramme « qu'il était indispensable de modifier le projet de façon qu'il fût accepté par le Conseil d'Etat. »

Je suis très heureux de vous apprendre, mon cher collègue, que le gouverneur s'est immédiatement occupé de remplir son devoir, et, par un télégramme qu'il m'a adressé tout récemment, le 23 mai, il m'informe que le projet sera rectifié et soumis au conseil général le 10 juin prochain.

Il a convoqué spécialement cette assemblée à cet effet; nous pourrons donc, je l'espère, quand le conseil général, se rendant aux raisons bien motivées qui ont été invoquées par le comité des travaux publics, aura rectifié le projet défectueux, envoyer le dossier au Conseil d'Etat, et avant peu, les travaux pourront être commencés.

M. Henry Bérenger. — Je vous remercie, monsieur le ministre, pour la Guadeloupe.

M. le Ministre. — L'emprunt comporte pour la Guadeloupe une somme de 3.460.000 fr. et la colonie fera face, au moyen de ses propres ressources, aux annuités de remboursement. Nous pourrons ainsi aller plus vite et nous n'aurons pas à soumettre la question au Parlement.

Voilà donc un point sur lequel vous devez reconnaître que je n'ai mis aucune négligence et que j'ai fait tous mes efforts pour qu'une solution aboutisse le plus promptement possible.

M. Henry Bérenger. — Je le reconnais, monsieur le ministre, et vous en remercie.

M. le Ministre. — Passons à l'île voisine, à la Martinique.

Ici, la question est plus délicate et plus complexe. Déjà, au mois de juin dernier, à la suite du passage de M. Jullidière dans la colonie, le gouverneur de la Martinique avait adressé au département un avant-projet sommaire des travaux qu'il estimait nécessaires pour faire de Fort-de-France un port d'escale convenable et digne de la colonie de la Martinique.

Mais ce projet était tellement sommaire — il le reconnaît, lui-même — qu'en le transmettant au ministre, il disait qu'il ne le lui envoyait qu'à titre documentaire. Lorsque vous connaîtrez les conclusions de la mission Jullidière, ajoutait-il, vous voudrez bien m'en donner connaissance et j'en saisirai le conseil général. Cette assemblée n'avait pas été consultée sur le projet sommaire.

Le 28 octobre, mon honorable prédécesseur envoyait à la Martinique les mêmes instructions qu'à la Guadeloupe, en les accompagnant des observations générales faites par la mission Jullidière. Il ne reçut pas de réponse.

Quelque temps après, le 31 décembre — je vous cite les faits chronologiquement, pour illustrer cette discussion — ne recevant pas la réponse qu'il attendait depuis le mois de novembre, il télégraphia au gouverneur : « Prière câbler suite donnée par conseil général à question traitée dans ma dépêche du 28 octobre ».

Quelques jours se passent sans qu'aucune réponse parvienne au département, et M. Lebrun envoie, le 6 janvier, un nouveau télégramme : « Vous prie câbler urgence suite donnée à ma lettre du 28 octobre ».

Deux jours après...

M. Henry Bérenger. — Cela faisait trois mois.

M. le Ministre. — Cela ne fait pas tout à fait trois mois, monsieur Bérenger, puisque les instructions du

ministre parties le 28 octobre, ne sont arrivées qu'à la fin de novembre à la Martinique. Cela fait, en réalité, environ deux mois pendant lesquels on ne s'était pas préoccupé de cette question dans la colonie.

M. Henry Bérenger. — C'était la seule question vitale cependant.

M. le Ministre. — Mais quelques jours après le 8 janvier, le gouverneur de Fort-de-France télégraphiait au ministre des colonies : « L'assemblée locale, à qui j'ai communiqué votre dépêche du 28 octobre, a manifesté l'intention de modifier le programme des travaux en maintenant l'agrandissement du bassin de radoub, étudie la mise au point du programme proposé, mais désire connaître dans quelles proportions l'Etat participera aux dépenses en conformité du récent vote des Chambres.

M. Henry Bérenger. — La Chambre s'y est engagée.

M. le Ministre. — Je vous dirai à quoi la Chambre s'est engagée dans la circonstance.

La question se présente donc sous deux aspects : l'aspect technique, pour les travaux importants à exécuter ; l'aspect financier, pour les ressources à mettre par la métropole à la disposition de la colonie.

En ce qui concerne le côté technique, il y a une question à laquelle, étant données les vues qui dominant à la Martinique, il est très difficile de trouver une solution amiable, c'est la question de la baie du Carénage — vous connaissez le pays, monsieur Henry Bérenger, nous en avons parlé ensemble — et celle du bassin de radoub.

Dans le projet envisagé par la colonie, on estimait indispensable d'allonger le bassin de radoub. Il a 130 mètres ; la colonie voulait lui en donner 200.

Un sénateur à gauche. — Elle avait raison.

M. le Ministre. — J'ajoute qu'il n'a que 8 mètres de profondeur ; c'est un point qui a son importance.

En ce qui concerne la baie du Carénage, la mission Jullière avait estimé qu'il fallait y concentrer les travaux d'aménagement du port le plus important et y construire une grande digue de protection afin de mettre les navires qui viendraient se réfugier au port, dans une situation de sécurité qu'ils ne peuvent pas trouver dans la baie des Flamands. Celle-ci, en effet, est exposée à la houle du large, aux vents, aux cyclones. Il est certain que dans cette baie des Flamands, les travaux de jetée et de quais qui y seraient effectués ne donneraient pas des résultats aussi satisfaisants que dans la baie du Carénage.

Le conseil général et la commission coloniale, qui avait été également saisie de la question, insistaient pour l'allongement du bassin de radoub et pour l'exécution dans la baie des Flamands des travaux d'aménagements que la mission propose d'effectuer dans la baie du Carénage.

Je ne dirai qu'un mot du bassin de radoub. Pourquoi le comité des travaux publics ne donne-t-il pas son adhésion au projet présenté par la colonie ? C'est parce que l'allongement demandé de 130 mètres à 200 mètres engagerait la colonie dans une dépense importante s'élevant à 1.800.000 francs, et pour quel résultat ? Le bassin n'a que 8 mètres de profondeur, ainsi que je le disais et déjà à l'heure actuelle, les navires qui peuvent y entrer, c'est-à-dire qui présentent une longueur de 120 à 125 mètres, ont un tirant d'eau approchant de très près ce chiffre.

M. Peytral. — Il faut au moins l'approfondir ce bassin.

M. le Ministre. — Précisément. Les autres bâtiments que la colonie désirerait voir user de ce bassin sont des bâtiments modernes, beaucoup plus longs, mais aussi beaucoup plus larges et plus profonds, et pour lesquels il faut un tirant d'eau de 9 mètres ou 9 m. 50 au moins.

Or, dans le projet de la colonie, l'approfondissement n'est pas envisagé ; mais savez-vous à quels aléas

cet approfondissement pourrait exposer la colonie ? C'est d'abord un supplément de dépense considérable, qui n'a pas été prévu ; en second lieu, cet approfondissement descendant au-dessous des fondations des bajoyers qui bordent le bassin de radoub, ces derniers devraient, pour ne pas risquer de s'écrouler, être repris en sous-œuvre, d'où résulterait des aléas considérables, par la faute d'un projet mal étudié.

Enfin on serait probablement amené à élargir également les portes du bassin, c'est-à-dire, en fin de compte, à effectuer des travaux équivalents à sa réfection complète.

La colonie se verrait ainsi exposée à une surprise financière et technique considérable. Dans ces conditions, l'entente ne peut donc être que difficile à réaliser.

Messieurs, le département et le comité des travaux publics sont donc heureusement intervenus, dans la circonstance, pour empêcher la colonie de s'engager dans une voie qui pouvait être très dangereuse. Ne serait-ce que pour cette raison, je suis heureux de rendre hommage au talent et à la compétence des hommes qui composent ce comité, et de les remercier de leur concours empressé, en la circonstance. (*Très bien !*) J'ai fait connaître ces détails au gouverneur de la colonie.

Je vous disais, tout à l'heure, que je ne suis pas certain que le conseil en ait été informé. Je sais que les instructions de mon prédécesseur sont arrivées à la fin de novembre ou dans les premiers jours du mois de décembre ; le conseil général était à ce moment-là réuni, mais il n'apparaît pas à la lecture des procès-verbaux qu'on ait discuté cette question.

Cependant, le conseil général a maintenu l'affaire au programme de ses travaux futurs. Et, dans le courant du mois de janvier, on en a saisi la commission coloniale qui, vis-à-vis du conseil général, remplit le même rôle que la commission départementale auprès de nos conseils généraux. La commission coloniale a examiné l'affaire, elle a pris connaissance des observations du département ; mais elle avait, en même temps, le *Journal*

officiel qui relatait le discours prononcé à la Chambre des députés par mon prédécesseur, le 19 décembre dernier; et c'est bien ce discours qu'elle invoquait en demandant qu'on lui fit connaître à l'avance quelle serait l'étendue des sacrifices financiers que pourrait consentir l'Etat en faveur de la colonie.

Il semble bien que cette commission ait fait une fausse interprétation des paroles de M. Lebrun, qu'il me paraît indispensable de remettre sous les yeux du Sénat. Après avoir fait connaître les instructions qu'il avait envoyées, il continuait ainsi :

« J'attends la réponse de ces colonies. Les deux conseils généraux sont réunis en ce moment et vont discuter ces questions si intéressantes pour la prospérité de leur pays. C'est après avoir pris connaissance de ces réponses que le Gouvernement, suivant l'inspiration que l'honorable M. Violette voulait bien indiquer, et tenant compte des délibérations prises par les assemblées locales et de l'importance des ressources qu'elles auront décidé de consacrer à ces travaux, que le Gouvernement, dis-je, examinera dans quelle mesure il peut apporter l'aide de la métropole en vue de permettre aux colonies de donner à ces deux ports les aménagements et l'outillage nécessaires et suffisants pour répondre aux besoins commerciaux qu'ils sont appelés à desservir. »

Ne renversons pas les termes de la proposition.

Il importe que le conseil général, comme dans la métropole, prenne ses responsabilités; qu'il fasse connaître les ressources financières de la colonie, et qu'il démontre, s'il y a lieu, que ses ressources ne lui permettent pas de faire face aux dépenses à engager pour l'exécution des travaux; alors, la métropole examinera sa demande avec bienveillance et sympathie, mais il est indispensable de procéder méthodiquement et avec sagesse.

M. Henry Bérenger. — Voulez-vous me permettre de vous interrompre un instant, monsieur le ministre ?

M. le Ministre. — Bien volontiers.

M. Henry Bérenger. — Le conseil général de la Martinique s'est surtout inspiré, à mon avis, non pas du compte rendu de la séance du 19 décembre, dont vous avez parlé, mais de celui de la séance du 23 décembre, dans laquelle la Chambre a voté un ordre du jour présenté par M. Lagrosillière, qui avait été commenté par le rapporteur des colonies, M. Viollette, et accepté par le ministre des colonies, M. Lebrun.

M. le Ministre. — Mais M. Lebrun ne l'a pas commenté.

M. Henry Bérenger. — Or les paroles prononcées par M. Viollette contiennent un engagement des plus formels en ce qui concerne la participation de la métropole.

Je n'entends pas suivre M. Viollette sur ce terrain; mais là n'est pas la question. La question est de bien expliquer pourquoi le conseil général de la Martinique, de bonne foi, a pu croire — non seulement d'après le compte rendu de la séance du 19 décembre, mais surtout d'après le vote de la Chambre, précédé des commentaires de M. le rapporteur de la commission du budget et accepté silencieusement par M. le ministre des colonies — qu'en effet l'Etat devait participer, non seulement à la réalisation du projet d'emprunt, mais même aux charges prévues pour les travaux du port.

Je crois, d'ailleurs, que le gouverneur de la Martinique n'a peut-être pas apporté dans cette affaire, vous l'avez laissé entendre...

M. le Ministre. — Je n'incrimine personne.

M. Henry Bérenger. — ... la diligence et l'esprit critique qui auraient été absolument nécessaires.

M. le Ministre. — Il est exact que, le 23 décembre, la Chambre a voté un ordre du jour; mais cet ordre du jour ne contenait pas, en réalité, les promesses auxquelles vous faites allusion. L'honorable M. Viollette avait, en effet, donné au projet de résolution un commentaire qui n'engageait que lui, et l'ordre du jour a été

accepté par le ministre qui, je le répète, n'a pas souscrit explicitement au commentaire de M. Viollette. Quoiqu'il en soit, il est certain que la résolution votée n'impliquait pas l'engagement d'accorder une subvention spéciale à la colonie pour réaliser des travaux dont le programme n'était même pas encore arrêté. Le ministre, comme le rapporteur, estimait que l'on devait, pour ces travaux et pour la collaboration de la métropole, suivre la méthode normalement adoptée.

Il n'est pas d'usage, en effet, que le ministre des finances et le ministre des travaux publics offrent à nos départements une somme déterminée pour les travaux qu'ils ont à exécuter; ce sont les départements qui font face à ces travaux, avec leurs ressources, et qui demandent une subvention, si ces ressources ne leur suffisent pas. (*Assentiment.*)

M. Henry Bérenger. — Nous sommes très flattés d'être ainsi comparés aux départements français.

Nous voudrions bien que M. le ministre allât jusqu'au bout et que la Guadeloupe et la Martinique fussent, en effet, traitées comme nos départements.

Nous accepterions d'autant plus volontiers les règles appliquées aux départements que nous échapperions ainsi aux règles souvent arbitraires, adoptées par le Gouvernement...

M. le Ministre. — Vous avez presque le régime de nos départements.

M. Milliès-Lacroix. — Avec des avantages en plus.

M. le Ministre. — J'ajoute que cette interprétation, peut-être un peu large, en tout cas erronée, de la pensée du ministre des colonies n'a été faite, ni par le gouverneur, ni par le conseil général de la Guadeloupe. Je reconnais, toutefois, que le conseil général et le gouverneur pouvaient se tromper de bonne foi; mais il fallait dissiper cette erreur. Je m'y suis appliqué, et je me suis empressé de faire connaître, par dépêche, au gouverneur de la Martinique, qu'il ne fallait pas espérer obte-

nir un appui financier de la métropole avant d'avoir établi un programme sur lequel, après examen, l'accord pût se faire, et que l'on connût les ressources que la colonie pourrait affecter à ces travaux.

J'ai reçu une réponse du gouverneur de la Martinique, me disant qu'il faudra un temps assez long pour l'élaboration des projets sur lesquels devra s'établir l'accord avec le conseil général de la Martinique. Mais il me signale que le chef du service des travaux publics des colonies, qui vient d'arriver en congé en France, a reçu pouvoir ou tout au moins mission de la commission coloniale d'examiner la question avec le département et de se mettre d'accord avec le comité des travaux publics, pour rechercher les solutions qui peuvent être adoptées, tant par la colonie que par la métropole.

J'ai vu, en effet, M. Grimaud, il y a quelques jours. Nous allons étudier ensemble un programme, et je ne doute pas que l'accord s'établisse sur un projet ne prêtant pas aux critiques sérieuses qui ont été formulées contre le programme précédent.

J'apporterai, pour ma part, la plus grande bonne volonté à la réalisation de cet accord, et, de la sorte, nous pourrons, je l'espère, mettre la Martinique en mesure de réaliser à Fort-de-France ce que la Guadeloupe va réaliser prochainement à Pointe-à-Pitre. Il ne m'est pas possible de donner une meilleure preuve de ma bonne volonté.

J'arrive maintenant à Tahiti.

On a dit tout à l'heure, avec beaucoup de raison, qu'il est impossible que la France ne se préoccupe pas du canal de Panama, de la création d'un grand port d'escale à Tahiti.

M. Caudin de Villaine. — Il est temps d'y penser.

M. le Ministre. — On y a pensé depuis longtemps.

M. Caudin de Villaine. — Il est temps d'agir.

M. le Ministre. — La mission Jullidière, après être allée aux Antilles, s'est rendue à Tahiti; elle a fait un

travail très consciencieux, si consciencieux que, sur certains points, il y a eu des divergences de vues entre les membres de la commission. C'est une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas publié au *Journal officiel* la partie du rapport de la mission concernant Tahiti, en même temps que celle qui est relative aux Antilles. Il y avait, en effet, une divergence sur un point secondaire, certes, mais qui avait une importance assez grande pour que nous fissions auparavant trancher la question, par un comité compétent, qui servit d'arbitre, et que nous missions sous les yeux du Parlement et du pays le procès tout entier.

Messieurs, M. Jullidière estimait indispensable de créer un port d'escale à Tahiti, mais en y annexant un dépôt de charbon. Quant à M. Douvry, il reconnaissait la nécessité du port d'escale, mais il soutenait que le dépôt de charbon était tout à fait inutile. La question, vous le voyez, était assez grave, car la création d'un parc à charbon augmente singulièrement les frais de construction du port d'escale.

M. Douvry donnait deux raisons à l'appui de son opinion : la première c'est que les cargos ne s'arrêteraient pas à Tahiti et feraient leur plein de charbon à Panama pour aller directement jusqu'à Buckland et Sydney. La seconde raison, c'est qu'un grand problème est agité dans la marine, en ce moment-ci, au sujet de la substitution des huiles lourdes de pétrole au charbon. M. Douvry prévoyait que, dans un avenir plus ou moins prochain, le charbon serait remplacé par les huiles lourdes et qu'il était par conséquent inutile d'engager les frais considérables que comporte la création d'un dépôt de charbon.

A cela, le comité des travaux publics a répondu, avec une autorité que je n'ai pas. Vous verrez qu'en ce qui concerne la possibilité même de la substitution progressive et complète du pétrole au charbon, il a pensé que cette évolution, si elle se réalise, nécessiterait un certain nombre d'années et des capitaux considérables. Cette prévision à longue échéance ne fait donc pas, à

son avis, obstacle à la création immédiate d'un dépôt de charbon à Tahiti.

Lier la question du port de Tahiti à la solution définitive du problème que pose la lutte éventuelle du pétrole et du charbon serait perdre certainement tout le bénéfice de la grande œuvre qui va s'achever à Panama.

Nous devons donc réaliser immédiatement les travaux indispensables pour mettre Papeete à la hauteur du rôle que la nature lui permet de jouer.

M. Henry Bérenger. — Le port de Tahiti peut se concevoir comme port d'escale, en dehors d'un parc de charbon exclusif. A mon sens, il faudrait faire un parc de charbon qui pût, en même temps, servir de parc à pétrole.

L'erreur que je vois se dessiner et qui amènera peut-être de graves mécomptes, c'est que l'on va se lancer dans la fabrication d'un parc de charbon qui n'aura peut-être pas toute l'utilité que vous pensez, alors que le port de Tahiti et les phares de Touamotou, avec la possibilité d'installer un dépôt de pétrole, aussi bien que de charbon d'ailleurs, auraient présenté un ensemble plus complet.

M. le Ministre. — C'est là une question que je soumettrai à l'examen du comité des travaux publics de mon ministère. Soyez certain qu'elle sera examinée sous tous ses aspects.

En tout cas, il était impossible d'admettre l'opinion de M. Douvry.

Le comité des travaux publics, saisi de la question, a émis l'avis qu'il était indispensable de créer un grand port d'escale à Tahiti et d'y annexer un dépôt de charbon.

Il a reconnu qu'il fallait promptement entreprendre les travaux nécessaires : c'est une suggestion que j'accepte très volontiers.

Le comité a considéré que l'exécution des travaux pouvait comporter trois solutions différentes. Une première qui répond, dans une certaine mesure, à vos

préoccupations, monsieur Bérenger, et, dans une mesure plus large, à celles que nous apportait tout à l'heure à la tribune M. Audiffred.

Les travaux seraient donnés, par voie de concession, à une entreprise privée qui se constituerait avec des capitaux lui appartenant exclusivement, et qui demanderait, sous forme de garantie d'intérêts, pendant les premières années tout au moins, le concours de l'État.

La deuxième solution est une solution intermédiaire, dont je ne parlerai pas, parce qu'elle soulèverait à la fois les critiques que l'on peut faire aux deux autres.

Enfin, une troisième solution, à laquelle le comité a donné une préférence, comporterait la construction, aux frais de l'État ou de la colonie, du port, ainsi que l'établissement de tous les engins fixes, et l'installation d'une plate-forme pour le dépôt de charbon.

Quant à l'exploitation du dépôt de charbon, elle serait confiée à une compagnie privée, car c'est une exploitation commerciale que, seule, une compagnie privée peut assurer convenablement dans pareille circonstance.

Ainsi, messieurs, peuvent se résumer les observations présentées par le comité des travaux publics.

Il ne m'appartenait pas de faire un choix entre ces diverses solutions sans m'entourer de toutes les lumières nécessaires. Et alors, j'ai prié mes collègues des finances, de la marine et du commerce de désigner chacun un ou deux représentants pour former une commission interministérielle, chargée uniquement d'étudier, en acceptant les dispositions techniques du comité des travaux publics, les voies et moyens de réaliser le projet de port avec dépôt de charbon.

Cette commission, contrairement à l'opinion que l'on professe généralement à l'égard des commissions, s'est réunie très fréquemment, et, depuis dix jours qu'elle a été constituée, elle m'a déjà fait connaître une partie de ses résolutions. Avant peu, je crois, elle sera en mesure de nous apporter le résultat de ses délibérations et de nous soumettre une solution définitive.

M. Henry Bérenger. — Nous en acceptons l'augure.

M. le Ministre. — Le jour où la solution me sera présentée j'en saisirai les conseils du Gouvernement, car ce n'est pas une question qui intéresse exclusivement le ministre des colonies ; c'est une question de gouvernement, et vous pouvez être certain qu'à ce moment-là nous essaierons de donner rapidement une solution définitive à cette importante affaire.

En attendant, quelle que soit la solution que nous adoptions — et il est probable que nous devons la soumettre au Parlement — nous estimons qu'il y a des travaux qui s'imposent d'urgence. C'est notamment la construction immédiate des phares destinés à jalonner les routes d'accès à Tahiti et à en rendre les abords faciles ; c'est aussi la mission hydrographique dont vous parliez tout à l'heure et qui devra reconnaître les routes maritimes à travers les îles Tuamotou. Ces îles forment ce qu'on appelle l'archipel dangereux et elles présentent, comme vous le savez, des difficultés toutes spéciales pour la navigation. Il importe, pour réduire autant que possible les dangers de la navigation dans ces parages, de reconnaître avec précision toutes ces îles et de tracer avec soin les chenaux navigables sur les cartes.

Quant à Tahiti, quoi que vous en disiez, il ne peut recevoir, à l'heure actuelle, des bâtiments de tonnage important. C'est la passe d'entrée qui ne présente pas toutes les conditions de sécurité désirables, et non pas la rade, car celle-ci a des profondeurs normales de 20 à 40 mètres. Quant à la passe qui traverse les récifs qui entourent l'île, elle a 65 mètres de largeur et des profondeurs allant jusqu'à 9 mètres. Il n'y a pas très longtemps, des bâtiments de tonnage important, comme le *Montcalm*, y sont entrés et ont pu évoluer facilement.

M. Henry Bérenger. — Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

Je n'ai pas dit que les navires ne pouvaient pas entrer dans la rade. Je me suis appuyé sur l'autorité de l'amiral Bienaimé, qui a été longtemps à la tête de la

division navale, et sur celle de M. Froment Guieysse, qui connaît très bien Papeete, pour dire que les navires ne sont pas en sûreté en entrant dans la passe de Tahiti. Certes, ils peuvent y entrer, mais ce n'est pas parce qu'on peut entrer dans un endroit qu'on y est en sûreté. Il y a, en effet, des pâtes de coraux qui obstruent, à certains endroits, cette passe de Papeete ; par conséquent, les grands navires sont toujours exposés à s'y échouer. Je reconnais volontiers que l'échouage peut n'être pas dangereux, mais le risque existe cependant et les navires préféreront continuer leur route. Aussi, ce que vous devriez faire — et je me permets de revenir là-dessus — c'est, à mon sens, d'exécuter d'abord les travaux extrêmement faciles du déblaiement de la passe de Papeete. Il faut commencer par là, car à vouloir faire trop grand, on ne fait rien.

M. le Ministre. — Je tiens à rectifier le point qui est en discussion. Il ne faut pas qu'on croie et qu'on déclare que les abords de la rade de Papeete sont dangereux. Certes un accident est survenu. Un navire qui n'avait pas exactement suivi le chenal s'est échoué ; c'est un accident qui se produit fréquemment dans les meilleurs ports.

Si ce navire était donc resté dans la voie normale, il est certain que l'accident ne serait pas arrivé.

Et ce qui prouve que le danger n'est pas aussi grand qu'on veut bien le dire, c'est qu'en 1911 il est entré 141 navires dans la rade de Papeete et qu'ils ont pu évoluer sans le moindre danger.

On peut donc proclamer que, dès maintenant et avant même que la passe soit élargie, les bâtiments d'un tonnage déterminé peuvent entrer dans la rade et dans la passe, ce qui ne diminue d'ailleurs pas l'utilité d'un approfondissement et d'un élargissement permettant aux plus grands navires devant traverser le canal de Panama d'entrer facilement dans le port de Papeete et d'y évoluer à l'aise.

Je répète que le premier article du programme que

nous avons la volonté de réaliser, c'est l'établissement des phares qui éclaireront la route.

En voici la nomenclature : tout d'abord, à la pointe sud des îles Marquises, un phare de grande puissance signalera l'île de Fatuhiva aux navires venant du large. La route sera ensuite jalonnée jusqu'à Papeete par un grand phare à continuité sur l'île Matahiva, par un troisième phare installé sur l'île Tetiawa, enfin par les feux de la pointe Vénus et de Papeete.

Enfin, nous nous proposons d'établir un quatrième phare dans l'île de Moorea, afin d'éclairer la passe de Tahiti dans la direction du Sud-Ouest.

Ces phares, il faut les construire très vite, afin que les courants maritimes ne se dirigent pas vers d'autres ports. Leur établissement entraînera une dépense de 1.200.000 francs. Peut-être serons-nous en état d'entreprendre prochainement ces premiers travaux, en imputant la dépense, au moins provisoirement, sur la caisse de réserve de la colonie.

Puis, par ordre d'urgence, on procèdera d'abord à l'élargissement de la passe à 300 mètres et à son approfondissement à 13 mètres. De cette façon, les bâtiments du plus fort tonnage, tels que le *Lusitania*, la *Mauritania*, même l'*Olympic*, pourront y entrer.

Ces travaux s'exécuteront, je l'espère, dans un avenir prochain. Quoi qu'il en soit, j'ai tenu à vous dire que nous n'avons pas perdu de vue cette question. Nous l'avons fait étudier avec méthode, avec prudence, avec sagesse, afin que, le jour où nous viendrons devant le Parlement, on ne puisse pas nous reprocher d'avoir apporté un projet mal étudié et qui nous exposerait aux griefs justement fondés de nos collègues du Parlement.

M. Henry Bérenger. — Voulez-vous me permettre, monsieur le ministre, de vous faire remarquer que vous n'avez rien dit du poste de télégraphie sans fil de Papeete ?

M. le Ministre. — C'est compris dans les travaux.

M. Henry Bérenger. — C'est extrêmement important !

M. le Ministre. — C'est entendu.

M. Henry Bérenger. — Vous avez un projet de réseau de télégraphie sans fil intercolonial qui ne sera pas exécuté dans la partie qui concerne Tahiti et la Martinique avant huit ans d'ici, s'il s'exécute jamais. Or, le canal de Panama sera depuis longtemps ouvert. Les îles d'Honoloulou ainsi que les îles Fidji ont déjà, à l'heure actuelle, leurs postes de télégraphie sans fil. Par conséquent, vous pouvez faire, dès maintenant, un poste modeste qui parte de Papeete et soit relié soit à Honoloulou, soit aux Fidji, qui, dès lors, soit relié avec le monde entier. Je vous demande donc de ne pas lier cette question du poste de télégraphie sans fil à Papeete à celle du réseau intercolonial.

M. le Ministre. — Nous sommes d'accord. Si je n'ai pas parlé de cette question du poste de télégraphie sans fil, c'est pour ménager les instants du Sénat, mais, si vous vous reportez au rapport du comité des travaux publics, vous verrez que la question a été envisagée et qu'on prévoit que ces travaux urgents devront être effectués dans la colonie.

M. Henry Bérenger. — Sous la forme dont j'en ai parlé moi-même ?

M. le Ministre. — Nous voulons relier Tahiti au réseau mondial par l'intermédiaire des ports déjà existants aux îles Fidji.

M. Henry Bérenger. — C'est important, parce que, plus tard, quand on rediscutera cette question de la télégraphie sans fil, on nous parlera du réseau principal qui ne sera pas encore prêt. Or, que servira, pour un navire qui se trouvera à Tahiti, d'avoir la meilleure rade, un port admirable et le meilleur parc à charbon, s'il se trouve perdu à 8.000 milles sans aucun contact avec le continent ? Il est nécessaire de créer ce poste

avant 1915, parce que c'est la date de l'ouverture projetée du canal, et qu'après, il sera trop tard.

M. le Ministre. — Votre argumentation ne diffère pas de celle que je fais valoir devant le Sénat. Je vous ai dit moi-même que le poste de télégraphie sans fil de Tahiti était considéré par nous comme urgent. Or, il est possible de procéder à son établissement sans lier son installation à celle du réseau intercolonial, dont le projet est pendant devant la Chambre des députés.

M. Henry Bérenger. — Je prends acte de votre déclaration, monsieur le ministre, et vous en remercie.

M. le Ministre. — J'ai terminé, messieurs. Je crois vous avoir démontré que l'on ne peut m'accuser de négligence et que j'ai fait tous mes efforts pour aboutir à des résultats pratiques. Je puis donner au Sénat l'assurance que nous ne tarderons pas à entrer dans la réalisation d'une œuvre de caractère véritablement national, qui permettra à la France de jouer dans cette partie du monde un rôle digne de son génie colonial et qui servira à la fois ses intérêts et son prestige. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements sur un très grand nombre de bancs.*)

M. Henry Bérenger. — Bien que nous soyons arrivés à une heure tardive, et au risque d'allonger de quelques instants ce débat, je tiens cependant à remercier M. le ministre des colonies de la bienveillance avec laquelle il s'est occupé, depuis son arrivée au ministère, de la question des ports des Antilles et de Tahiti.

Il est certain que, depuis lors, ses services ont agi avec une très grande rapidité.

Je me permettrai maintenant de faire remarquer au Sénat que, lorsque j'ai appelé son attention sur ces retards, ce n'est pas d'un ministère que je voulais faire la critique, ni même de deux, ni même de trois ; c'est d'un état d'esprit ministériel qui fait que, comme vous le disiez fort bien, on n'a commencé à s'occuper de la question du canal de Panama qu'en 1911, alors que le

canal devait s'ouvrir en 1913, et qu'il fallait, comme vous pouvez vous en apercevoir, plus de deux ans pour faire les études préliminaires. Si bien que les effondrements de la tranchée de la Culebra et la rupture partielle de l'écluse du Gatun ont rendu service à nos ministres, car le canal serait déjà ouvert sans ces accidents. Vous devez donc des remerciements aux Américains qui vous ont permis, par leurs erreurs techniques, de regagner les retards de nos bureaux. (*Sourires approbatifs.*)

Il est possible que ces accidents retardent l'ouverture du canal jusqu'en 1915, monsieur le ministre ; il faut mettre à profit ce délai. Vous avez nommé une commission interministérielle nouvelle, mais — j'appelle l'attention du Sénat sur ce point — cela n'est pas une solution suffisante.

Je vous supplie de ne pas laisser les jeunes colonies absorber toute votre attention et de veiller à ce que cette commission termine au plus tôt ses travaux et présente un projet au Gouvernement.

J'ai eu l'honneur, monsieur le président, de déposer dans cet esprit, un ordre du jour que, d'accord avec M. le ministre, je prie mes collègues de voter.

M. le Président. — J'ai reçu, en effet, de M. Henry Bérenger l'ordre du jour suivant :

« Le Sénat, prenant acte des déclarations du Gouvernement et confiant en lui pour procéder, dans le plus bref délai possible, à l'aménagement nécessaire de nos ports des Antilles et de l'Océanie avant l'ouverture du canal de Panama, passe à l'ordre du jour. »

Je mets aux voix cet ordre du jour.

(L'ordre du jour est adopté.)



ANNEXE

LA LOI MILITAIRE
et les Anciennes Colonies

SÉANCE DU SÉNAT

du 1^{er} Août 1913

DEUXIÈME SÉANCE

INTERVENTION DE M. HENRY BÉRENGER

M. Henry Bérenger. — Messieurs, le Sénat pense bien que je n'ai pas, ici et à cette heure, l'outrecuidance de vouloir, après les orateurs que vous avez entendus, recommencer une démonstration qui vous a été faite d'une manière si éclatante, si émouvante, si décisive, par M. le président de la commission sénatoriale de l'armée, par M. le général Pau, et par mon ami M. Maujan.

Je ne suis monté à cette tribune qu'avec le dessein de remplir un devoir, pour l'accomplissement duquel je me permets de demander au Sénat exactement cinq minutes de sa bienveillante attention.

Au nom de nos vieilles colonies françaises d'Amérique, je vous apporte dans ce débat, en quelques mots très brefs mais très nets, l'adhésion unanime, réfléchie, volontaire, de nos population antillaises à la nouvelle loi militaire.

Ces populations qui sont françaises depuis trois cents ans et jouissent de tous les droits du citoyen français depuis près d'un siècle, demandaient depuis longtemps que la loi du recrutement militaire leur fût appliquée comme à tous les autres Français et que l'honneur de servir dans les armées de la République ne leur fût pas plus longtemps disputé pour des motifs simplement budgétaires. (*Très bien ! — Applaudissements.*)

La loi nouvelle leur accorde cet honneur. Dans l'appel suprême qui est fait à tous les enfants de la patrie au nom de la défense nationale, les vieilles colonies de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de la Réunion figureront désormais pour la valeur de deux régiments qui serviront au même titre que les autres régiments français de la métropole. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Il y a là un gage nouveau du grand pacte de solidarité matérielle et morale qui, depuis la Révolution française, n'a fait que se resserrer et se renforcer entre la mère patrie et ses départements coloniaux.

Pour être de bons soldats, pour faire face à l'ennemi sur les champs de bataille, pour savoir vaincre ou mourir s'il le faut, les jeunes colons de l'Amérique française et de la Réunion n'auront qu'à se souvenir des combats héroïques de leurs ancêtres, lorsque, sur terre et sur mer, commandés par les généraux de la Convention nationale, ces affranchis d'hier tinrent victorieusement tête aux vieilles troupes aguerries de la marine anglaise. (*Très bien !*)

Et, plus près de nous, dans notre temps même, ils n'auront qu'à tenir présents devant leurs mémoires les noms et les gestes de tant de braves engagés volontaires de la Guadeloupe et de la Martinique, dont quelques-uns, comme hier, le général Gourbeyre, comme aujourd'hui l'ancien généralissime Henri de Lacroix, le général de Lanrezac, le capitaine de vaisseau Mortenol, représentent à la tête des armées françaises les populations noires, blanches ou de couleur, de nos plus anciennes colonies. (*Marques nombreuses d'approbation.*)

Au nom de toutes ces populations, dont la natalité, elle, ne fait que s'accroître, au nom des 600.000 bons Français de nos lointains départements d'outre-mer, j'apporte donc ici au Sénat leur acceptation du grand sacrifice militaire qui leur est demandé en même temps qu'au reste de la nation française.

Les Français d'outre-mer acceptent ce lourd sacrifice d'autant plus fermement, messieurs, qu'ils savent très bien que la nouvelle loi, si elle est une loi de défense nationale nécessaire, est aussi une loi de protection coloniale non moins nécessaire.

Toutes nos colonies françaises savent très bien, les anciennes mieux encore que les nouvelles, que ce seront elles, les colonies, qu'on prendra comme enjeu d'un nouveau conflit entre la France et l'Allemagne. Nos colonies sont averties, par l'exemple récent du Congo français, qu'elles peuvent servir de monnaies d'échange à des tractations européennes sur le marché des champs de victoire ou de désastre. (*Mouvement.*) Et elles ne veulent pas rede-

venir, comme elles le furent trop souvent au dix-huitième et au dix-neuvième siècle, ces proies douloureuses, pareilles aux belles esclaves antiques, destinées à suivre, dans l'écrasement de leur idéal à peine éclos, la marche brutale du triomphateur germain.

Que ce soit dans l'Océan Indien et dans ces mers d'Extrême-Asie où nos comptoirs de l'Inde et de l'Indo-Chine sont d'autant plus guettés que la résurrection de la Chine, après celle du Japon, ouvre des horizons plus vastes au colossal effort industriel des ambitions germaniques ; que ce soit dans la mer des Antilles et dans l'Océan Pacifique, où l'empire allemand cherche à planter son pavillon dominateur sur des ports d'escale et des archipels privilégiés pour la gigantesque lutte que doit ouvrir, que va ouvrir entre les principales marines marchandes du monde le percement désormais imminent du canal de Panama ; que ce soit, enfin, sur les rivages ou dans les intérieurs de cette Afrique de l'Ouest et surtout de cette Afrique du Nord que le génie français, en les révélant à elles-mêmes pour une destinée plus haute, a signalées du même coup et désignées aux appétits, aux envies et, pourquoi ne pas le dire ? à la voracité des puissances de la Triple Alliance ; partout, dans l'un ou l'autre des quatre continents, partout où le drapeau tricolore abrite un poste favorisé de l'empire colonial français, il n'est pas un Français, citoyen ou sujet, colon ou indigène, qui ne sache, qui ne voie sa destinée suspendue à la prochaine rencontre sur la frontière de l'Argonne et des Vosges, et c'est pourquoi vous n'en rencontrerez pas un qui n'approuve ses représentants de voter la nouvelle loi militaire. (*Très bien ! très bien !*)

Nous vous prions messieurs de ne pas oublier qu'à l'heure inquiétante du décroissement continu et comme irrésistible de la natalité métropolitaine, vos populations coloniales vous apportent fièrement l'immense réservoir de leurs soixante millions d'habitants dans lesquels, si la France sait concilier le respect de la personne humaine avec les nécessités de l'administration, c'est-à-dire le droit républicain avec le devoir national, elle pourra puiser, sans bientôt les compter, des régiments, des brigades, des corps d'armée tout semblables, par leurs éléments comme par leurs cadres, à ces héroïques troupes kabyles, noires, arabes, annamites, que vous avez vu défilier, sous quelle discipline et avec quel entrain ! dans la plus récente revue de nos forces nationales, au 14 juillet dernier. Là, dans ce magnifique réservoir militaire de nos colonies s'élèvera la compensation de notre affaiblissement natal, là grandira l'un de nos espoirs français les plus redoutables et déjà les

plus redoutés, s'il faut en juger par les imprécations, les calomnies, les fureurs de toute la presse pangermaniste ou simplement germanisée.

N'oublions pas non plus, messieurs, que dans le chiffre annuel de quatorze milliards que représente le commerce général de la France, celui de ses colonies figure pour près de quatre milliards, c'est-à-dire pour presque le quart de l'expansion commerciale française et que, désormais — quoi qu'en disent, quoi qu'en écrivent, quoi qu'en fassent des esprits par trop attardés ou par trop avancés, comme il leur plaira de se qualifier — la politique coloniale de la France devient indissolublement liée à sa politique nationale.

C'est dans cet esprit que les plus anciennes de vos colonies françaises se rallient à l'appel qui vous est adressé aujourd'hui par votre commission sénatoriale de l'armée.

Comme elle, sans vouloir plus longtemps discuter ni critiquer les lacunes inévitables ni les défauts inséparables d'une loi qui nous fut brusquement imposée par les plans offensifs d'un adversaire qui ne prévient pas, nous voterons la loi parce qu'elle apparaît à l'heure actuelle, du fond des mers lointaines où nos populations coloniales la regardent, comme le drapeau le plus visible et le plus efficace de la République et de la France. (*Très bien ! très bien ! et vifs applaudissements.*)



BIBLIOGRAPHIE

I. — DOCUMENTS OFFICIELS

Rapport de la Commission d'Etudes instituée par le liquidateur de la Compagnie universelle, 1890.

Report of the isthmian canal commission, 1899-1901. Washington.

Statistiques de la navigation dans les colonies françaises publiées par le Ministère des Colonies, 1908.

Official year book of the commonwealth of Australia, 1901-1909. Melbourne.

Statistical Tables relating to british self governing Dominions, crown colonies, possessions and protectorates, 1908, Londres.

Statistics of the Dominion of New Zealand, 1909. Wellington.

The foreign commerce and navigation of the United States for the year ending june 30, 1909, Washington.

Panama. Situation économique et Commerce extérieur de la République de Panama en 1908, par **M. Barré-Ponsignon**, chargé d'affaires de France Supplément au "Moniteur Officiel du Commerce" du 17 mars 1910.

Despatch to his Majesty's Ambassador at Washington respecting the Panama canal act presented to both Houses of Parliament by command of his Majesty, december 1912.

Panama Canal Traffic and Tolls. Preliminary statement by Emory R. Johnson, 1912, Washington Government printing Office.

Panama. Report for the year 1911 on the Trade and commerce of the Republic of Panama edited at the Foreign Office and the Board of Trade, 1912. Londres.

Rapport de la mission chargée d'étudier les conséquences de l'ouverture du Canal de Panama en ce qui concerne les colonies françaises des Antilles et d'Océanie, "Journal officiel" 16 janvier et 19 mai 1913.

II. — OUVRAGES GÉNÉRAUX

Philippe Bunau Varilla, *Panama. La création, la destruction, la résurrection*, 1913.

Archibald R. Colquhoun, *The mastery of the Pacific*. Londres.

Paul Deschanel, *La politique française en Océanie à propos du canal de Panama*, 1886.

Paul Deschanel, *Les intérêts français dans l'Océan Pacifique*, 1888.

John Foster Fraser, *Australia : the making of a nation*. Londres.

Pierre Leroy Beaulieu, *Les nouvelles Sociétés anglo-saxonnes, Australie et Nouvelle-Zélande, Afrique Australe*, 1867.

Pierre Leroy Beaulieu, *Les États-Unis au XX^e siècle*, 1904.

André Siegfried, *La Démocratie en Nouvelle-Zélande*, 1907.

Vaughan Cornish, *Panama and its makers*. Londres.

III. — DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT. — *Débats parlementaires. Séance du 19 janvier 1912*, "J. Off.", 20 janvier 1912, *Discours Knight et Lebrun*.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — *Débats parlementaires. Séances du 5 avril 1911*, "J. Off.", 6 avril 1911, *Discours Gérauld Richard et Messimy*.

Séance du 12 décembre 1911, "J. Off." du 13 décembre 1911, *Discours Sévère et Lebrun*.

Séance du 16 décembre 1912, "J. Off.", 17 décembre 1912, *Discours Lagrosillière, Candace et Sévère*

Séance du 17 décembre 1912, "J. Off.", 18 décembre 1912, *Discours Ballande*.

Séance du 19 décembre 1912, "J. Off.", 20 décembre 1912, *Discours Viollette, Lebrun et Bienaimé*.

IV. — REVUES, JOURNAUX, BROCHURES ET CONFÉRENCES

Gabriel Francfort, *L'ouverture du Canal de Panama et l'avenir des Antilles Françaises*, l'«*Economiste Colonial*» 26 avril 1911.

J. Delimal, *Le Panama Bill*, «*Le Temps*», 7 septembre 1912.

J. Delimal, *La Question de Panama*, «*Le Temps*», 8 septembre 1912.

A. Chaboseau, *A la veille de l'ouverture du Canal de Panama; la guerre aux voies rivales: les préparatifs dans les Ports du Pacifique*, «*Revue Scientifique*» 19 octobre 1912.

Paul de Rousiers, *Le régime du Canal de Panama et sa portée pratique*, «*Revue mensuelle du Comité France-Amérique*», octobre 1912.

H. Adolphe Lara, *Le Port de la Pointe-à-Pitre*, 1912.

Wm. Morton Fullerton, *L'Avenir des Relations entre la France et les Etats-Unis et le Canal de Panama*, 1913, Bibliothèque du Comité France-Amérique.

Victor Augagneur, *Les conséquences de l'ouverture du Canal de Panama*, Les «*Annales Coloniales*», 4 janvier 1913.

Henry Bérenger, *La France des Antilles*, «*Le Matin*», 6 janvier 1913.

Alban Derroja, *Le Canal de Panama. Le rôle de Tahiti*, «*Le Républicain Orléanais et du Centre*», 7 janvier 1913.

F. Aylies, *Le Canal de Panama. Le rôle de la Martinique et de la Guadeloupe*, «*Le Républicain Orléanais et du Centre*», 7 janvier 1913.

André Jager-Schmidt, *La France et le Canal de Panama*, «*Excelsior*», 9 janvier 1913.

Vice-amiral **Bienaimé**, *Vers Panama*, «*Le Gaulois*», 15 janvier 1913.

Georges Boussenot, *Pas de demi mesures et de projets bâtards*, l'«*Action*», 25 janvier 1913.

Joseph Python. *Un grand Port français dans les Antilles*, "Les Annales Coloniales", 8 mars 1913.

A. Desmares. *Le port de Papeete (Tahiti) et le Canal de Panama*, "La Dépêche Coloniale", 14 mars 1913.

E. Quellenec. Conférence sur *Le Canal de Panama* et allocution de **M. André Lebon**, "Bulletin mensuel de la Fédération des industriels et des commerçants français", avril 1913.

Georges Richard. *Le Canal de Panama et les intérêts français aux Antilles et dans le Grand Océan Pacifique.* (Conférence du 30 avril 1913.)

Albert Grodet. *Le port de Papeete et le Canal de Panama* "La Plus grande France" 1^{er} mai 1913.

Le Canal de Panama et les Intérêts français aux Antilles et dans le Grand Océan Pacifique, "La Dépêche Coloniale", 8 mai 1913.

La France peut profiter grandement de l'ouverture du Canal de Panama grâce à ses possessions d'Océanie, "Le Matin", 18 mai 1913.

A. de Bergues, *Tahiti et le Canal de Panama*, "La Dépêche Coloniale", 20 mai 1913.

L'influence future du Canal de Panama, "La Dépêche Coloniale", 25 mai 1913.



PUBLICATIONS

DE

COMITÉ DE L'AMÉRIQUE FRANÇAISE

- Le Comité de l'Amérique Française. mars 1913
- Projet en vue du Renouvellement du Privilège des
Banques Coloniales et de la Réorganisation
de ces Etablissements (Prix : 3 francs) juin 1913
- Les intérêts de la France à l'ouverture du Canal
de Panama (Prix 2 francs) nov. 1913
- La question des Banques des anciennes colonies
(Opinion du Rapporteur des deux dernières
prorogations) — (Prix : 1 fr. 50). nov. 1913

