

Conditions d'utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1- [Le Conservatoire numérique](#) communément appelé [le Cnum](#) constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par Eclydre (www.eclydre.fr).

2- Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam.

Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 :

- la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue ([Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - https://cnum.cnam.fr](#))
- la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

3- Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :

- les reproductions de documents protégés par le droit d'auteur, uniquement consultables dans l'enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

4- Pour obtenir la reproduction numérique d'un document du Cnum en haute définition, contacter [cnum\(at\)cnam.fr](mailto:cnum(at)cnam.fr)

5- L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

6- Les présentes conditions d'utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

NOTICE DE LA GRANDE MONOGRAPHIE	
Auteur(s) ou collectivité(s)	[Conservatoire national des arts et métiers]
Titre	Conférences de guerre
Adresse	[s.l.] : [s.n.], [1914-1918]
Nombre de volumes	35
Cote	CNAM-BIB Ms 271, A 53578, A 53581, Br 1155, 12 Xa 277
Sujet(s)	Guerre mondiale (1914-1918)
Note	La note de présentation renvoie vers d'autres conférences numérisées par d'autres établissements.
Permalien	https://cnum.cnam.fr/redir?MS271
LISTE DES VOLUMES	
	La guerre : la chimie du feu et des explosifs : conférence [30 novembre 1914]
	L'organisation du crédit en Allemagne et en France [14 décembre 1914-4 mars 1915]
	Le "75" : conférence [17 décembre 1914]
	La guerre, la stérilisation des eaux, la chimie des aliments : conférences [18 janvier et 22 février 1915]
	Conférence sur la question monétaire et les changes étrangers [15 novembre 1915]
	Conférence sur l'idée de loi [18 novembre 1915]
	Conférence sur les problèmes financiers de la guerre [22 novembre 1915]
	Conférence sur les problèmes généraux d'hygiène industrielle [2 décembre 1915]
	Conférence sur les succédanés de la monnaie [13 décembre 1915]
	Conférence sur les modes de coopération des sociétés de prévoyance à la vie [16 décembre 1915]
	Conférence sur la question du change en termes généraux [20 décembre 1915]
	Conférence sur le paiement de l'indemnité de guerre de 1870-1873 [10 janvier 1916]
	Exploitation industrielle et production de la nature vivante [13 janvier 1916]
	Conférence sur les problèmes actuels du change [17 janvier 1916]
	Le régime normal et le régime de guerre des inventions et brevets en France [27 janvier 1916]
	Conférence sur l'organisation des caisses d'épargne [31 janvier 1916]
	Conférence sur le dépôt des brevets d'invention [3 février 1916]
	Conférence sur l'organisation sociale de l'Allemagne [7 février 1916]
	Conférence sur le régime de guerre des inventions [10 février 1916]
	Conférence sur les industries électro-chimiques [14 février 1916]
	Conférence sur les caisses d'épargne après la loi de 1897 [17 février 1916]
	Conférence sur l'application de l'électro-chimie [21 février 1916]
	Conférence sur l'étude de l'électrolyse du chlorure de sodium ou du chlorure de potassium [28 février 1916]
	Conférence sur l'alimentation de l'industrie en matières premières dans l'après-guerre [2 mars 1916]

VOLUME TÉLÉCHARGÉ	Conférence sur la cherté de la vie et les munitions [6 mars 1916]
	Conférence sur l'électrolyse de la soude par amalgame [9 mars 1916]
	Conférence sur le fonctionnement de l'assistance [13 mars 1916]
	Conférence sur les conditions de relèvement économique de la France et des alliés après la guerre [23 mars 1916]
	Conférence sur les réformes de demain [27 mars 1916]
	Conférence sur l'état actuel de la métallurgie du fer [3 avril 1916]
	Conférence sur la situation économique de la métallurgie [6 avril 1916]
	Conférence sur les causes de la supériorité de l'Allemagne [10 avril 1916]
	Conférence sur les autres causes de la supériorité de l'Allemagne [13 avril 1916]
	Les conditions de l'organisation et du développement commercial des industries chimiques [9 novembre 1916]
	Conférence sur les conditions économiques générales sur lesquelles baser l'extension de la production des industries chimiques [18 janvier 1917]

NOTICE DU VOLUME TÉLÉCHARGÉ	
Titre	Conférences de guerre
Volume	Conférence sur la cherté de la vie et les munitions
Adresse	[s.l.] : [s.n.], 1916
Collation	22 f.
Nombre de vues	48
Cote	CNAM-BIB Ms 271 (1)
Sujet(s)	Guerre mondiale (1914-1918) -- Aspect économique Manche, Tunnel sous la
Thématique(s)	Histoire du Cnam
Typologie	Manuscrit
Langue	Français
Date de mise en ligne	22/05/2025
Date de génération du PDF	06/02/2026
Recherche plein texte	Disponible
Notice complète	https://calames.abes.fr/pub/cnam.aspx#details?id=Calames-20240326171619957764
Permalien	https://cnum.cnam.fr/redir?MS271.1

Note de présentation des Conférences de guerre

Avec la Première Guerre mondiale, l'enseignement au Conservatoire est bouleversé. Les cours qui commencent habituellement en novembre ne peuvent pas être organisés. La mobilisation générale a soustrait 9/10 des auditeurs dont l'âge moyen est situé entre 19 et 45 ans, ainsi que de nombreux professeurs [1] et préparateurs indispensables aux cours expérimentaux. Le directeur du Conservatoire et ses professeurs non mobilisés souhaitent toutefois maintenir une activité. Les professeurs, parmi lesquels Léopold Mabilleau, Émile Fleurent, André Liesse, Jules Violle, André Job, Paul Beauregard, proposent des conférences « isolées ou en séries, faites très simplement sur des sujets inspirés des préoccupations de la guerre » en lien avec leurs enseignements. L'objectif est de « parler de questions relatives à la guerre et de former dans le public une opinion saine et sérieuse sur des questions soit techniques, soit économiques ». Les conférences sont programmées les lundis et jeudis du 30 novembre 1914 au 8 mars 1915, à 17h pour être accessibles au plus grand nombre. Afin d'assurer un auditoire suffisant, le cycle de conférences est annoncé dans plusieurs titres de presse dont : *Le Siècle*, *L'Action*, *Le Petit Journal*, *La France de demain*, *Le Figaro*.

Dès décembre 1914, la maison d'édition Berger-Levrault propose au Conservatoire d'entreprendre « à ses risques et périls » la publication des conférences données au Conservatoire. Les conférences feraient chacune l'objet d'un fascicule séparé d'environ 20 pages avec éventuellement la reproduction de clichés. Les séries de conférences sur un même sujet telles que celles d'André Liesse sur l'organisation du crédit en France et en Allemagne, ou d'Émile Fleurent sur les industries chimiques seraient réunies en un seul fascicule. Ces conférences sont publiées dans la collection « Pages d'histoire - 1914-1915 ».

Le grand amphithéâtre du Cnam est alors équipé pour se servir du cinématographe ; quatre conférences s'appuient sur des projections cinématographiques. Lors de sa conférence du 11 février 1915, Jules Violle présente toutes les opérations de plongée d'un sous-marin dans la rade de Toulon. Cette conférence sera relatée dans le journal britannique *The Illustrated London News* du 9 octobre 1915.

Les conférences rencontrent un grand succès, l'amphithéâtre de 800 places fait salle comble. Raoul Narsy, journal et critique littéraire au *Journal des débats*, définit le genre de la conférence en temps de guerre comme « un [des] services auxiliaires » de la guerre elle-même faisant l'éloge des différents cycles de conférences sur ce thème organisés à l'Institut catholique de Paris, l'École pratique des hautes études ou encore la Société des Amis de l'Université de Paris et accordant une « mention toute spéciale » aux conférences du Conservatoire [2].

En raison du succès des conférences et de la guerre qui perdure, de nouvelles séries de conférences sont organisées pour les années 1915-1916, 1916-1917 et 1917-1918 ; à partir de la 3^e année, elles sont intitulées « cours-conférences ».

La collection des conférences est lacunaire, l'ensemble comprend : 4 conférences publiées de l'hiver 1914-1915, 29 conférences dactylographiées de l'hiver 1915-1916, 2 conférences dactylographiées de l'hiver 1916-1917. Certaines conférences conservées dans d'autres établissements sont disponibles en ligne : [Du rôle de la physique à la guerre](#) [10 décembre 1914] et [De l'avenir de nos industries physiques après la guerre](#) [11 février 1915], par Jules Violle ; [Le droit de la guerre, autrefois et aujourd'hui](#) [21 décembre 1914] et [Comment on paie en temps de guerre](#) [21 janvier 1915], par Émile Alglave ; [Les industries chimiques en France et en Allemagne](#) par Émile Fleurent ([I] et [II]) ; et [La vie économique en France pendant la guerre actuelle](#) [15 février 1915], par Paul Beauregard.

[1] Dix professeurs ou suppléants sont mobilisés : Sauvage, Guillet, Bricard, Blaringhem, Heim, Mesnager, Boudouard, Métin, Dunoyer, Magne ; ou mobilisables : Job, Dantzer.

[2] [Journal des débats littéraires et politiques](#), 7 janvier 1915.

Florence Desnoyers-Robison

Bibliothèque centrale du Cnam

Sources :

Archives du Cnam, 2 CC/23.

Archives du Cnam, Procès-verbaux du Conseil d'administration du Cnam, 1914-1918.

Br. 932

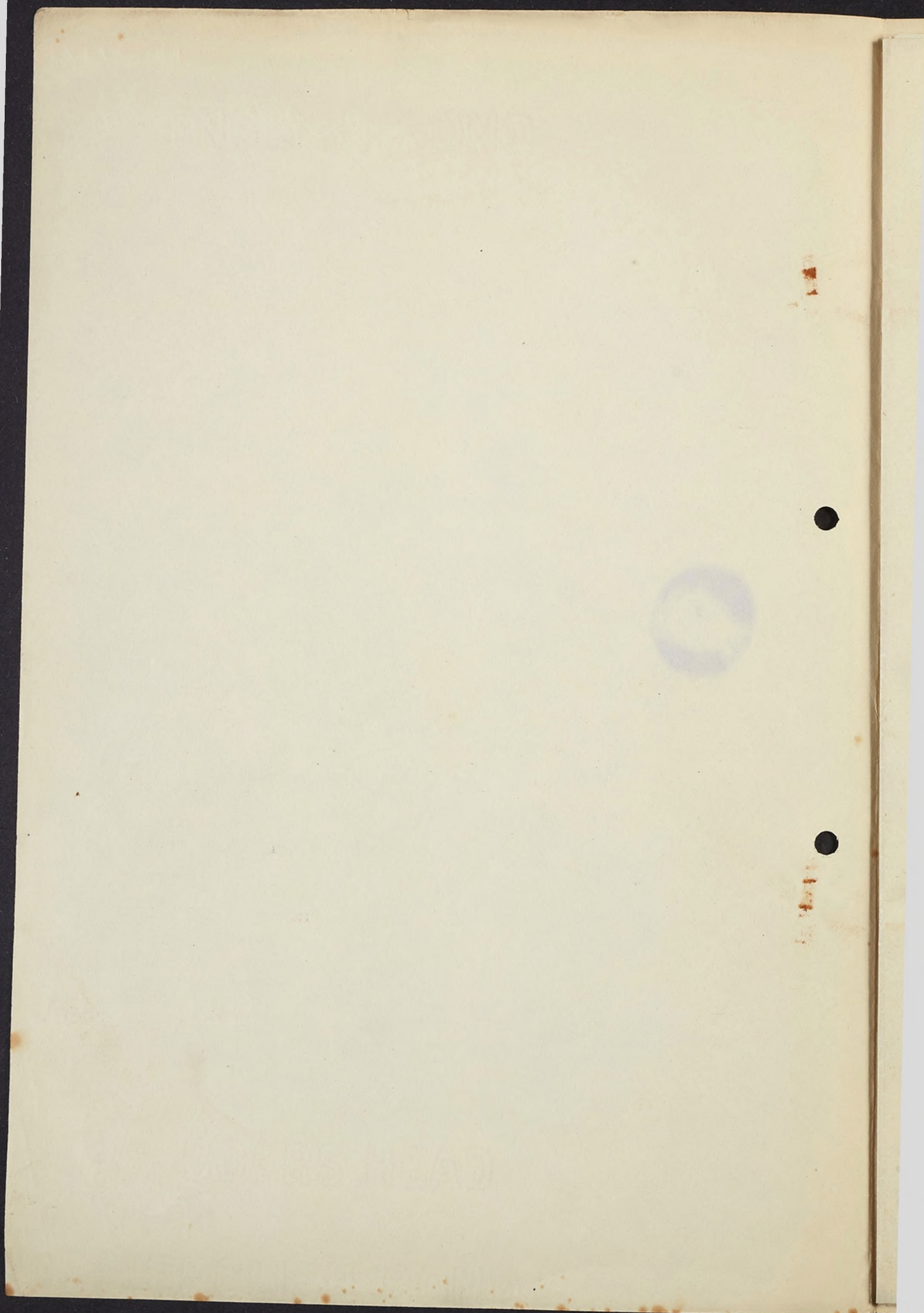
Ms 271(1)

M. Alglave

6 mars 1916



M. Alglave (f.)



Br. 932

R. ALOLAVE.

5 Mars 1916

La question que je vais traiter, est une question qui semblait résolue il y a quarante ans. Elle l'avait été, en effet, par une loi française et par un accord international entre l'Angleterre et la France. Elle semblait acceptée, résolue, il y a quarante ans, et nous sommes aujourd'hui à peu près au même point, peut-être même un peu en deçà.

Cette question qui est si vieille, présente une actualité vivante, saisissante, car vous allez voir que les difficultés au milieu desquelles nous nous trouvons aujourd'hui, sont les mêmes que celles d'il y a quarante ans.

Au point de vue économique, nous sommes en face de deux difficultés graves : la cherté de la vie et la dépression des affaires.

Il y a une troisième question, celle de la paix, qui est au fond de tout notre sujet.

Revenons donc à ces deux questions : la cherté de la vie et les affaires.

Le rapport de la vie est-il si mauvais ?

Il y a sans doute une dépression des affaires, mais elle est principalement une conséquence de la guerre.

Les choses que nous ne pouvons pas faire, les choses que nous ne pouvons pas acheter, tout cela vient de la guerre.

Alors le prix de transport est-il si élevé ?

HS 271 (1)

SEP 10



(15) MS 21

Br. 932

-4-

M. ALGLAVE.

pas très important, 6 Mars 1916. En temps de guerre, parce que nous avons maintenant environ 1/3 de navires en moins qu'il en avait avant la guerre.

Avant la guerre, le tonnage général des navires, servant Mesdames, Messieurs.

l'Angleterre et les différents pays d'Europe, était de 50 millions de tonnes de jauge.

La question, que je vais traiter, est une question qui semblait résolue il y a quarante ans. Elle l'avait été, en effet, par une loi française et par un accord international entre l'Angleterre et la France. Elle semblait acceptée, résolue, il y a quarante ans, et nous sommes aujourd'hui à peu près au même point, peut-être même un peu en deçà.



Cette question, qui est si vieille, présente une actualité vivante, saisissante, car vous allez voir que presque toutes les difficultés au milieu desquelles nous nous débattons viennent de cela.

Au point de vue économique, nous avons à faire à deux difficultés graves: la cherté de la vie et la question des munitions.

Il y a une troisième question, ^{celle de} l'or, mais cela serait un tout autre sujet.

Revenons-nous à ces deux questions: la cherté de la vie et les munitions.

Pourquoi la vie est-elle si chère ?

Il y a bien des raisons secondaires, mais il y en a une, une, est primordiale: une partie de nos vivres, une partie des choses que nous ne mangeons, ^{pas} mais qui nous servent, comme les étoffes, tout cela vient de l'étranger, et par mer.

C'est pourquoi

Alors le prix de transport, qui d'ordinaire n'est

MS 271 (1)

82. 135
M. ALGIAVE.

6 Mars 1916

Messieurs, Messieurs.

La question que je vais traiter, est une question qui sem-
blait résolue il y a quarante ans. Elle l'avait été, en effet,
par une loi française et par un accord international entre
l'Angleterre et la France. Elle semblait acceptée, résolue,
il y a quarante ans, et nous sommes aujourd'hui à peu près au
même point. Peut-être même un peu en deçà.

Cette question qui est si vieille présente une
actualité vivante, actuelle, car vous allez voir que presque
toutes les difficultés au milieu desquelles nous nous débat-
tons viennent de cela.

Un point de vue économique, nous avons à faire à
deux difficultés graves: la cherté de la vie et la question
des munitions.

Il y a une troisième question, l'ox, mais cela
serait un tout autre sujet.
Revenons-nous à ces deux questions: la cherté de la
vie et les munitions.

Pourquoi la vie est-elle si chère ?
Il y a bien des raisons secondaires, mais il y en
a une est primordiale: une partie de nos vivres, une partie
des choses que nous ne mangeons mais qui nous servent, comme
les étoffes, tout cela vient de l'étranger, et par mer.
Alors le prix de transport qui d'ordinaire n'est

pas très important, peut le devenir en temps de guerre, parce que nous avons maintenant environ 1/3 de navires en moins ~~qu'il n'y en avait~~^{qu'} avant la guerre.

Avant la guerre, le tonnage général des navires, servant au transport entre l'Europe et l'Amérique ou entre l'Angleterre et les différents pays d'Europe, était de 50 millions de tonnes de jauge; sur ces 50 millions, il y a un déchet d'au moins 15 millions.

Ce déchet, voici à quoi il est dû:

D'abord la flotte allemande est immobilisée, elle est prisonnière, soit en Allemagne, soit dans les ports d'Amérique; donc elle ne peut plus servir. Cela représente 6 millions de tonnes.

Il y a ensuite les réquisitions militaires: l'Angleterre et la France ont réquisitionné, ^{pour les besoins de l'armée,} un grand nombre de navires, ~~pour les transports destinés à l'armée~~, qui ne peuvent pas servir au transport des marchandises. Cela représente environ 8 millions

Il faut aussi compter avec les destructions; les sous-marins allemands ont détruit un certain nombre de navires; ~~mais il y a~~^{en dehors de} quelques pertes normales, cela représente environ 1 million, soit au total 15 millions de tonnes de moins.

De plus, il faut ^{tenir compte} ~~ajouter qu'il y a~~ des transports supplémentaires; on achète des choses, qui, ^{dans} ne sont peut-être ~~pas~~^{elles} destinées directement à l'armée, ^{servent néanmoins} mais à faire des objets que l'armée emploiera, des matières premières par exemple. Pour nous, notamment notre production de charbon, en France, a diminué énormément par l'effet de l'invasion allemande dans les provinces du Nord; ^{en} et la conséquence, ^{alors que} c'est que nous achetons le 1/3 de notre consommation, c'est-à-dire 20 mil-

HS 274(1)

on avait avant la guerre.

ce déchet, voici à quoi il est dû :

au transport des marchandises. Cela représente environ 8 millions pour les transports terrestres, et ne peuvent pas servir pour les transports maritimes, qui ne peuvent pas servir terre et la France est réputée un grand nombre de navires. Il y a ensuite les réquisitions militaires: l'Angle-

Il faut aussi compter avec les destructions; les sous-marins allemands ont détruit un certain nombre de navires; arrivés en exil, ils ont détruit un certain nombre de navires.

que l'armée emploiera, des matières premières par exemple.
~~elles~~ destinées directement à l'armée, ^{pour l'entretien} ~~elles~~ à faire des objets
supplémentaires ; on achète des choses qui ~~ne sont~~ ^{peuvent} être
de plus, il faut ^{avoir compte} ~~ajouter~~ qu'il y a des transports
1 million, soit au total 15 millions de tonnes de moins.

achetons la 1/3 de notre consommation, c'est-à-dire 20 mil-
les provinces du Nord; et la consommation est donc

lions; ~~nous~~ ^{ch} produisons les 2 autres tiers, ~~ou~~, en ce moment, nous ne produisons que 18 millions, et ~~vous~~ en consommons un peu plus de 40 millions, ce qui fait que nous avons 24 millions à acheter; il faut les transporter, ~~ou~~ il faut des bateaux pour cela.

Or, nous avons une flotte diminuée de 1/4, plus probablement encore, d'après les évaluations du Ministère du Commerce d'Angleterre, M. R. ^{diminuée de 1/3}, et, pour ce matériel diminué d'un tiers, nous avons 1/4 de transport en plus. Il y a aussi engorgement dans les ports où nous ~~manquons~~ manquons de moyens de débarquement. Cet engorgement des ports équivaut à une diminution du tonnage des ports. Les quais sont occupés. Si les navires sont obligés d'attendre 10, 15 jours, pendant ces 15 jours, ils sont inutilisés et au lieu de faire 3 voyages par exemple entre l'Angleterre et la France, ils ne peuvent en faire qu'un ou deux. Cela équivaut encore à une diminution du tonnage.

Voilà le mal.

~~Maintenant~~ Je pourrais encore ~~vous~~ ajouter comme ^{facteur} aggravation ^{de} ce mal, ^{le fait} que, ^{une fois} quand les marchandises ~~sont~~ débarquées, ~~elles~~ ne sont pas encore à destination.; il faut qu'elles prennent le chemin de fer et, pour prendre le chemin de fer, il faut des wagons; ~~et~~ ^{or}, nous en manquons, parce qu'il y a des transports en plus. Ces transports ont absorbé des wagons. Il y en a en moins partout, particulièrement chez nous. La guerre nous en a fait perdre un certain nombre. Je ne veux pas ~~accepter~~ accepter l'évaluation officielle qui dit que nous aurions perdu 54 mille wagons, mais certainement, il y en a eu ^{un grand nombre} ~~beaucoup~~ perdus.

Voilà des causes de cherté de vie évidentes.

Cela a entraîné l'élévation du prix des frets dans

lions; ~~les~~ productions les 2 autres tiers, en ce moment, nous ne produisons que 18 millions, et nous en consommons un peu plus de 40 millions, ce qui fait que nous avons 24 millions à acheter; il faut les transporter sur 11 tant des bateaux pour cela.

Or, nous avons une flotte diminuée de 1/4, plus probablement encore, d'après les évaluations du Ministère du Commerce d'Angleterre, M. R. ~~diminué de 1/4~~, et pour ce matériel diminué d'un tiers, nous avons 1/4 de transport en plus. Il y a aussi engorgement dans les ports où nous ~~avons~~ mandons de moyens de débarquement. Cet engorgement des ports équivaut à une diminution du tonnage des ports. Les quais sont occupés, si les navires sont obligés d'attendre 10, 15 jours, pendant ces 15 jours, ils sont inutilisés et au lieu de faire 3 voyages par exemple entre l'Angleterre et la France, ils ne peuvent en faire qu'un ou deux. Cela équivaut encore à une diminution du tonnage.

Voilà le mal.

~~Je pourrais encore ajouter comme~~ ~~aggravation~~ de ce mal, que ~~les~~ ^{les} marchandises ~~sont~~ ^{se} déparquées, ~~elles~~ ne sont pas encore à destination; il faut qu'elles prennent le chemin de fer et pour prendre le chemin de fer, il faut des wagons; ~~et~~ nous en mandons parce qu'il y a des trains en plus. Ces transports ont absorbé des wagons. Il y en a en moins partout, particulièrement chez nous. La guerre nous en a fait perdre un certain nombre. Je ne veux pas ~~accepter~~ l'évaluation officielle qui dit que nous aurions perdu 54 mille wagons, mais certainement, il y en a eu ~~un certain nombre~~ de pertes.

Voilà des causes de cherté de vie évidentes. Cela a entraîné l'élévation du prix des frètes dans



(1) 4524

des proportions, que vous ne pouvez pas imaginer.

Les transports maritimes, qui se faisaient d'ordinaire pour cent francs, coûtent aujourd'hui 900 francs. Quand il s'agit de charbon, où le prix de transport est supérieur au prix de la matière première, c'est terrible.

Il faut aussi compter avec les passions populaires:

Les passions populaires sont très simplistes. On vous dira: mais c'est abominable! pourquoi laisse-t-on élever le prix du fret? il n'y a qu'à le tarifier; ces gens sont indignes de faire payer 900 francs, ce qui valait cent francs!

Tout cela c'est très facile à dire! mais il y a beaucoup de gens qui croient qu'avec des gestes de violence et des textes de loi on résout les problèmes économiques; hélas! cela ne se fait pas ainsi. En Angleterre on a pris des mesures coercitives; on a fait des réquisitions. En quelques mois, en effet, trop de navires avaient été vendus aux pays scandinaves, à tel point même qu'à Rouen et au Havre il y avait plus de bateaux scandinaves que d'anglais. L'Etat est intervenu et il a fait des réquisitions

~~Votre~~ ~~Ce qui arrive et~~ Ce qui choque le plus, c'est de connaître les bénéfices qu'on fait ^{ainsi} ~~qu'on~~ ~~comme cela~~.

Je vais prendre un exemple emprunté à un journal anglais, le "Times."

Il a donné l'évaluation d'un navire de petite importance, l'Helmour, qui a été construit en 1910, qui a, par conséquent, 6 ans. L'âge d'un navire est très important, parce qu'il ne dure guère que 20 ans, et à quinze ans c'est un homme avancé.

Or ce navire a coûté en 1910, 42 mille livres anglaises ce qui fait à peu près 1 million de francs. D'après l'usage, pour apprécier la valeur actuelle d'un navire on diminue

175247(1)

des propositions que vous ne pouvez pas imaginer.
Les transports maritimes qui se faisaient d'ordinaire
pour cent francs, coûtent aujourd'hui 200 francs. Quand il
s'agit de charbon, on le prix de transport est supérieur au
prix de la matière première, c'est terrible.
Il faut aussi compter avec les passions populaires;
les passions populaires sont très stimulées. On vous
dit: mais c'est exorbitant! pour moi, laissez-le monter le prix
du fret? il n'y a du tout le tant; ces gens sont indignes de
payer 200 francs ce qui valait cent francs!
Tout cela c'est très facile à dire! mais il y a
beaucoup de gens qui croient qu'avec des gestes de violence et
des textes de loi on résout les problèmes économiques; mais,
cela ne se fait pas ainsi. En Angleterre on a pris des mesures
coercitives; on a fait des réductions. En quelques mois, en
effet, trop de navires avaient été vendus aux pays scandi-
naves, à tel point même qu'à Røsen et au Håven il y avait plus
de bateaux scandinaves qu'anglais. L'Etat est intervenu et
il a fait des réductions
~~Worms Ce qui a été et ce qui change le plus c'est~~
~~de connaître les bénéfices qu'on fait~~
Je vais prendre un exemple emprunté à un journal
anglais, le "Times".
Il a donné l'évaluation d'un navire de petite importance
l'Helmont, qui a été construit en 1910, qui a par conséquent
6 ans. L'âge d'un navire est très important, parce qu'il ne
dure guère que 20 ans, et à quinze ans c'est un homme avancé.
Or ce navire a coûté en 1910, 42 mille livres anglaises
ce qui fait à peu près 1 million de francs. D'après l'usage,
pour apprécier la valeur actuelle d'un navire on diminue

quelque chose ^{pour chaque} année ^{d'} pour son usure., et d'après cette dépréciation, on a calculé que l'Helmour valait aujourd'hui, 35.280 livres.

Les Italiens l'ont frété, il y a quelque temps, pour une année; savez-vous ce qu'ils ont payé pour la location d'un an de ce navire? 109.728 livres: c'est-à-dire que, pour la location de ce navire, ils ont payé plus de trois fois la valeur en capital de ce navire.

L'exemple suffit à prouver les faits.

Après de pareilles démonstrations, vous ne devez pas vous étonner que les bénéfices des armateurs ^{soient} ~~sont~~ formidables.

Les armateurs anglais gagnaient cette année-ci 5 ~~millions~~ milliards 800 millions, non pas de gain proprement dit, mais, ^{en supplément} ~~de plus~~, d'extra-bénéfice sur 1913 où déjà ils faisaient des affaires considérables; en chiffres ronds, 6 milliards de plus qu'il y a 2 ans. Ils roulent sur l'or comme l'on dit, et ~~naturellement~~ naturellement, il résulte de tout cela une hausse formidable des actions des Compagnies de Navigation. Ainsi la Compagnie de Navigation scandinave qui péniblement donnait 3 et 4 % donne maintenant 30, 40 %.

Voilà la situation.

Pour les munitions la situation est la même: ~~seule-~~
~~ment~~ on ne peut pas traduire par chiffres parce que les munitions c'est l'Etat qui les achète et ~~les~~ les transporte dans les conditions qui sont toujours complexes. Quand les munitions sont rendues aux ports français, le bénéfice du transport est compris dans les chiffres du commerce; quand ces munitions viennent d'Amérique, et par bateaux naturellement, le tonnage est lent, pour les raisons que je vous ai données: à Rouen et au Havre, on reçoit moitié plus de marchandises qu'on n'en ^{avait en ayant} recevait les autres années, ~~et comme on a~~ moitié moins de faci-

quelque chose, ~~pour une~~ ^{pour un} année, et d'après cette dépréciation on a calculé que l'Helmont valait aujourd'hui 35.280 livres. Les Italiens l'ont trôné, il y a quelque temps pour une année; savez-vous ce qu'ils ont payé pour la location d'un an de ce navire? 109.728 livres: c'est-à-dire que pour la location de ce navire, ils ont payé plus de trois fois la valeur en capital de ce navire.

L'exemple suffit à prouver les faits. Après de pareilles démonstrations, vous ne devez pas vous étonner que les bénéfices des armateurs ~~soient~~ ^{soient} formidables. Les armateurs anglais gagnent cette année-ci 5 millions milliards 800 millions, non pas de gain proprement dit, mais ~~de~~ ^{de} d'extra-bénéfice sur 1913 de 600 millions. Les bénéfices considérables; en chiffres ronds, 6 milliards de plus qu'il y a 2 ans. Ils tiennent sur 1.000 comme l'on dit, et naturellement, il résulte de tout cela une hausse formidable des actions des Compagnies de Navigation. Ainsi la Compagnie de Navigation scandinave qui précédemment donnait 3 et 4 % donne maintenant 30, 40 %.

Voilà la situation. Pour les munitions la situation est la même: ~~on ne peut pas traduire par chiffres parce que les munitions~~ ^{on ne peut pas traduire par chiffres parce que les munitions} c'est l'état qui les achète et les transporte dans des conditions qui sont toujours complexes. Quand les munitions sont remises aux ports français, le bénéfice du transport est compris dans les chiffres du commerce; quand ces munitions viennent d'Amérique et par bateaux naturellement, le transport est lent pour les raisons que je vous ai données: à Rome et au Havre on reçoit moitié plus de marchandises qu'on n'en recevait les autres années, et ~~on a~~ ^{on a} moitié moins de fact-

milites ^{de pouvoir} pour avoir des ouvriers, ^{de} une machinerie, inférieure à
celle des grands ports anglais et allemands, ^{des ports engorgés d'autant} l'engorgement
^{plus que de faire plus sentir} est encore augmenté par la pénurie des wagons, etc... et vous
voyez que ^{En bien} Messieurs, je reviens à mes moutons, c'est-
à-dire, à mon canal. grande partie de l'Angleterre l'était
aussi. C'est si ^{en effet,} le Canal de la Manche existait, tout cela ^{n'aurait} n'exis-
^{pas lieu} terait pas parce que le canal de la Manche permettrait de faire
venir les marchandises d'Angleterre en France, sans avoir angle-
terre besoin de bateaux, et permettrait de faire venir les munitions
en France, sans qu'elles soient exposées sur mer à sauter, par
l'effet des torpilles allemandes. Elles passeraient à ^{environ}
95 mètres au-dessus ^{du} du niveau de l'eau et avec 40 mètres au
moins d'épaisseur de terre que les sous-marins ne pourraient
pas ~~attaquer~~. ^{entamer}. Cet isthme a été constitué à la fin
de l'époque. Voilà la position du problème; vous voyez qu'il est
practuel. ^{été} attaqué des deux côtés par la Manche et par
la Mer du Nord. Il faut ^{rechercher} ~~voir~~ maintenant ^{si il} si le problème peut être
résolu par le canal, je veux ^{dire} par le tunnel sous la Manche.
l'Angleterre. Pour cela il faut se rendre compte de la composition
du sol qui est sous le Pas-de-Calais. ^à ce temps là, mais il
y avait des La terre fait comme les gens, elle évolue, elle change;
elle évolue ^{lue} et change même plus que les gens, car, après tout,
un vieillard de 75 ans a des traits qui rappellent sa jeunesse.
La terre n'est pas comme cela; le détroit du Pas-de-Calais
était autrefois ^{tout différent de ce qu'il est} tout autrement qu'il l'est aujourd'hui.
Nous allons vous montrer la physionomie de ce détroit à
trois époques: ait pu avoir un éléphant primitif avec tout
son (Projections) Après la période crétacée, c'est-à-dire il y a
un nombre d'années qu'on ne peut pas préciser, les géologues
eux-mêmes ne sont pas d'accord, en tout cas il y a plus de cent

HS 241(1)

littes pour ~~travaux~~ des ouvriers, une machinerie intérieure à
celle des grands ports anglais et allemands, ~~il s'agit~~
~~est encore~~ ~~la même~~ des wagons, etc...

M. bien Messieurs, je reviens à mes montons, c'est-à-dire à mon canal.

Si le Canal de la Manche existait, tout cela ~~serait~~
~~serait~~ parce que le canal de la Manche permettrait de faire

venir les marchandises d'Angleterre en France, sans avoir
besoin de bateaux et ~~par conséquent~~ de faire venir les munitions

en France sans qu'elles soient exposées sur mer à sauter par
l'effet des torpilles allemandes. Elles passeraient à

25 mètres au-dessus du niveau de l'eau et avec 40 mètres au
moins d'épaisseur de terre que les sous-marins ne pourraient

~~pas~~ ~~atteindre~~. Voilà la position du problème; vous voyez qu'il est

soit. Il faut ~~maintenant~~ ~~et la question~~ peut être

résolue par le canal, je veux par le tunnel sous la Manche.
Pour cela il faut se rendre compte de la composition

du sol qui est sous le Pas-de-Calais.
La terre fait comme les gens, elle évolue, elle change;

elle évolue et change même plus que les gens, car, après tout,
un vieillard de 75 ans a des traits qui rappellent sa jeunesse.

La terre n'est pas comme cela; le détroit du Pas-de-Calais
était autrefois ~~une entité~~ ~~qui est~~ aujourd'hui.

Nous allons vous montrer la physionomie de ce détroit à
trois époques:

(Projections) Après la période crétacée, c'est-à-dire il y

a un nombre d'années qu'on ne peut pas préciser, les géologues
eux-mêmes ne sont pas d'accord, en tout cas il y a une de cent

(1) 45 24

mille ans, ^{voici} ~~voilà~~ la physionomie qu'avait la mer, le détroit du Pas de Calais, plutôt; à la fin de la période crétacée.

Les villes sont indiquées, ~~et~~ la côte est dessinée et vous voyez que Bruxelles était immergée, comme toute la côte. Paris était dans l'eau, une grande partie de l'Angleterre l'était aussi. C'était la mer cénomanienne.

2ème projection: La mer Lutécienne. La terre est avancée un peu. Vous voyez ce petit promontoire qui avance vers l'Angleterre. Paris est encore sous l'eau, Dieppe, Le Tréport, mais vous voyez, une partie ^{qui} s'avance vers le haut.

Voilà maintenant la 3ème période, c'est le commencement de l'époque quaternaire. La physionomie du pays commence à ressembler à la nôtre. Vous voyez un isthme qui réunit la France et l'Angleterre. Cet isthme a été constitué à la fin de l'époque quaternaire au début de l'époque moderne; peu à peu il a été attaqué des deux ~~côtés~~ côtés par la Manche et par la Mer du Nord, mollement, de ^{sorte} manière que l'isthme ne perdait que 30 ou 40 mètres chaque année. C'est par cet isthme que l'Angleterre a été peuplée.

Il n'y avait pas d'hommes dans ce temps là, mais il y avait des animaux, et je vais vous montrer un certain ~~nombre~~ nombre de ces animaux qui sont passés en Angleterre par cet isthme:

Projections: Voilà un squelette d'éléphant; d'après la taille de son gardien, vous voyez comme il était grand. ^{Vous voyez} un ours, un squelette seulement; il n'y a que dans la Sibérie qu'on ait pu avoir un éléphant primitif avec tout son poil; il avait été tué à l'époque préhistorique, et conservé dans les glaces.

Voilà l'hyène des cavernes; un cerf de grande taille.

(1)
H
2
H

millie ans, ~~l'économie~~ l'économie du pays avait lamer, le détroit du
Pas de Calais, pinger; ~~à la fin de la période précédente.~~
Les villes sont indiquées, la côte est dessinée et vous
voyez que Bruxelles était immergée, comme toute la côte. Paris
était dans l'eau, une grande partie de l'Angleterre l'était
aussi. C'était la mer néomanienne.
Sème projection: la mer néomanienne. La terre est avancée un
peu. Vous voyez ce petit promontoire qui avance vers l'Angle-
terre. Paris est encore sous l'eau, Dieppe, le Tréport, mais
vous voyez, une partie s'avance vers le nord.
Voilà maintenant la 3ème période, c'est la commence-
ment de l'époque quaternaire. La physiologie du pays commence
à ressembler à la nôtre. Vous voyez un isthme qui réunit la
France et l'Angleterre. Cet isthme a été constitué à la fin
de l'époque quaternaire et début de l'époque moderne. Pen-
senz il a été étendu des deux côtés par la Manche et par
la mer du Nord, maintenant de manière que l'isthme ne perdait
que 30 ou 40 mètres chaque année. C'est par cet isthme que
l'Angleterre a été peuplée.
Il n'y avait pas d'hommes dans ce temps là, mais il
y avait des animaux, et je vais vous montrer un certain nombre
nombre de ces animaux qui sont passés en Angleterre par cet
isthme:
Projections: Voilà un squelette d'éléphant; d'après la
taille de son garçien, vous voyez comme il était grand.
un ours, un squelette seulement; il n'y a que dans
la Sibirie qu'on ait pu avoir un éléphant primitif avec tout
son poil; il avait été tué à l'époque préhistorique, et conser-
vé dans les glaces.
Voilà l'hyène des cavernes; un cerf de grande taille.



(1) 45 24

on le voit dans le Musée même où il est exposé aujourd'hui.

Tous ces animaux étaient gigantesques et les premiers hommes ont dû lutter contre eux avec difficulté.

Enfin voici la physionomie actuelle de la côte.

Il s'agit de rétablir l'isthme qui existait entre Douvres et Calais; la mer a rongé l'isthme, elle continue son travail d'érosion; ce sont les érosions qui ont transformé l'isthme en ^{un} ~~un~~ détroit que nous voyons aujourd'hui.

Voilà l'état des ~~choses~~ ^{Pieux}; il s'agit ~~de faire~~ ^{de construire} un tunnel ~~là dedans~~.

Est-ce que c'est possible? Mon Dieu, il y a longtemps d'autres, car ils traversent des couches géologiques en traversant qu'on fait des tunnels, très longtemps; les Assyriens avaient déjà fait un tunnel à l'endroit même où les Anglais se battent aujourd'hui contre les Turcs, sous le Tigre; mais il était moins long que celui qu'il faut faire aujourd'hui ^{et qui atteindrait} 50 kilomètres. Il avait 4 ou 5 kilom. il faut dire aussi que les moyens techniques des Assyriens étaient inférieurs aux nôtres.

Les tunnels se sont ensuite multipliés, surtout depuis la création des chemins de fer, depuis 1850. Pourquoi se sont-ils multipliés à ce moment? Il y en avait autrefois; ; il y en avait dans les Alpes, qui font communiquer la France et l'Italie par un fort raccourci. Les voitures peuvent gravir des pentes assez fortes; on fait des chemins en lacets qui contournent les pentes, mais pour les chemins de fer on ne peut pas faire ainsi; ~~alors~~ il a fallu des tunnels traversant les montagnes; quelquefois même on a fait des tunnels dans l'intérieur des grandes villes. Le tunnel du Métropolitain à Londres est déjà grand. Nous en avons ^{un} à Paris ^a qui ~~est~~ coûté dans les deux millions par kilomètre, ce qui n'est pas excessif.

La gare du Chemin de fer d'Orléans en a construit un qui va de son ancienne gare de la Place Walhubert à la Gare d'Orsay.

HS 24 (1)

on le voit dans le musée même où il est exposé aujourd'hui.
Tous ces animaux étaient gigantesques et les premiers hommes ont dû lutter contre eux avec difficulté.
Enfin voici la physiologie actuelle de la cote.
Il s'agit de rétablir l'état qui existait entre Douvres et Calais; la mer a rongé l'isthme, elle continue son travail d'érosion; ce sont les érosions qui ont transformé l'isthme en ~~un~~ détroit que nous voyons aujourd'hui.
Voilà l'état des ~~choses~~ ^{lignes}; il s'agit ~~de faire un tunnel~~ ^{de construire}.

N'est-ce que c'est possible? Non bien, il y a longtemps qu'on fait des tunnels, très longtemps; les Assyriens avaient déjà fait un tunnel à l'endroit même où les Anglais se battent aujourd'hui contre les Turcs, sous le Tigre; mais il était moins long que celui qu'il faut faire aujourd'hui 50 kilomètres. Il avait 4 ou 5 kilom. il faut dire aussi que les moyens techniques des Assyriens étaient inférieurs aux nôtres.
Les tunnels se sont ensuite multipliés, surtout depuis la création des chemins de fer, depuis 1850. Pourquoi se sont-ils multipliés à ce moment? Il y en avait autrefois; il y en avait dans les Alpes, qui font communiquer la France et l'Italie par un fort raccourci. Les voitures peuvent gravir des pentes assez fortes; on fait des chemins en lacets qui contournent les pentes, mais pour les chemins de fer on ne peut pas faire ainsi; ~~il a fallu~~ il a fallu des tunnels traversant les montagnes; quelquefois même on a fait des tunnels dans l'intérieur des grandes villes. Le tunnel du métropolitain à Londres est déjà grand. Nous en avons Paris qui est coulé dans les deux millions par kilomètre, ce qui n'est pas excessif. La gare du chemin de fer d'Orléans en a construit un qui va de sous ancienne gare de la place Winibert à la gare d'Orsay.

étudiées très soigneusement, et on a remarqué qu'il y avait
Ce tunnel a quatre kilomètres. Le tunnel du Mont Cenis, cons-
truit en 1850, ^{est} ~~est~~ destiné à faire communiquer la France et l'I-
talie. Le tunnel du Semmering ~~fait~~ ^{relie} faire communiquer l'Autriche
et l'Italie. Le tunnel du St Gothard ~~relie~~ ^{relie} l'Allemagne et
l'Italie, lui permettant d'étendre ~~pas~~ plus facilement encore
sa main sur ^{celle-ci.} ~~l'Italie~~.

Tous ces tunnels sont moins longs que celui du Pas de
Calais. Ils ont coûté moins cher qu'on ne le suppose, 4 millions,

5 millions au plus. Il semble qu'ils présentent moins de dif-
ficultés parce qu'ils sont moins longs, mais ils ^{doivent en surmonter} ~~en présentent~~
d'autres, car ils traversent des couches géologiques en travers.
Les couches géologiques ont primitivement l'aspect du sable
déposé dans un verre; elles forment des couches parfaitement
lisses et régulières, et de plus horizontales. Mais comme la
terre s'agite, ces couches se relèvent en certains endroits
(les montagnes sont des endroits où les couches se sont le
plus relevées); par moments elles deviennent presque verticales,
et lorsque on perce un tunnel il faut traverser ces ~~couches~~
couches relevées, ce qui ne va pas sans difficultés, car dans
l'intervalle de ces couches, il y a des fissures, il y a de
l'eau et des températures extrêmement fortes; ^{cela n'a pas été sans} ~~il y a eu des~~
dépenses considérables et des accidents de personnes.

Pour le tunnel du Pas de Calais ^{nous n'avons pas les mêmes} ~~il n'y a pas cela à~~
^{Ad.} craindre. Imaginez une ménagère qui range des draps dans son
armoire; elle fait une série de couches et entre ces couches
un peu
on pourrait faire passer d'air. Les couches géologiques sont
semblables à cela, il se présente bien quelques fissures, mais
en choisissant bien son endroit on peut toujours passer dans
la même couche, on ne risque pas de recevoir de l'eau. Voilà
le grand avantage des couches du Pas de Calais. Elles ont été

ce tunnel a quatre kilomètres. Le tunnel du Mont Genis, com-
mencé en 1850, ^{est} destiné à faire communiquer la France et l'Al-
lemagne. Le tunnel du Semmering ^{est} fait pour communiquer l'Autriche
et l'Italie. Le tunnel du St Gotthard ^{est} fait pour l'Allemagne et
l'Italie, lui permettant d'étendre ses plus facilement encore
sa main sur ^{l'Europe}.

Tous ces tunnels sont moins longs que celui du Pas de
Calais. Ils ont coûté moins cher qu'on ne le suppose, 4 millions.
5 millions au plus. Il semble qu'ils présentent moins de dif-
ficultés parce qu'ils sont moins longs, mais ils ^{présentent en fait}
d'autres, car ils traversent des couches géologiques en travers.
Les couches géologiques ont primitivement l'aspect du sable
déposé dans un verre; elles forment des couches parfaitement
lisses et régulières, et de plus horizontales. Mais comme la
terre s'élève, ces couches se relèvent en certains endroits
(les montagnes sont des endroits où les couches se sont le-
vées); par moments elles deviennent presque verticales,
et lorsque on perce un tunnel il faut traverser ces cou-
ches relevées, ce qui ne va pas sans difficultés, car dans
l'intervalle de ces couches, il y a des fissures, il y a de
l'eau et des températures extrêmement fortes; ^{ce n'est pas dans}
des dépenses considérables et des accidents de personnes.

Pour le tunnel du Pas de Calais ^{il n'y a pas de}
difficultés. Imaginez une montagne qui range des grès dans son
arrière; elle fait une série de couches et entre ces couches
on pourrait faire passer d'air. Les couches géologiques sont
semblables à cela, il se présente bien quelques fissures, mais
en choisissant bien on ne reçoit pas de recevoir de l'eau. Voilà
le grand avantage des couches du Pas de Calais. Elles ont été

étudiées très soigneusement, et on a remarqué qu'il y avait à environ 60 mètres ^{une couche grise} d'épaisseur et qui est parfaitement étanche ; c'est là-dedans qu'on ferait passer le tunnel. Il partirait de France dans un endroit qu'on appelle Vissant, à l'endroit où César a campé avec son armée avant d'envahir l'Angleterre. C'est cette petite ville qui a vu naître le ~~Jules~~ Jules Breton et le frère de ce Jules Breton est un ingénieur extrêmement distingué, ~~qui~~ qui a été l'un des organisateurs des travaux du tunnel.

On descendrait jusqu'à 95 mètres au-dessous du niveau de la mer, et on remonterait en Angleterre au niveau du sol ^à dans un endroit placé dans une position analogue.

Bien entendu, on va descendre, et on remontera; Vous allez dire, ^{qu'on formera} ~~alors il y aura~~ une cuvette, ^{où} ~~on~~ on trouvera de l'eau; or, cette eau, lorsqu'il s'agit de carrières, on peut la pomper; mais ici s'il y en a beaucoup, ~~et~~ si on se trouve à 25 kilomètres de l'endroit où on doit la recueillir, il faudra faire un petit tunnel qui ^{pour la conduire} ~~conduise l'eau~~ en Angleterre;

Voilà les conditions du problème:

Comment la question-a-t-elle pris naissance ?

C'est cet ingénieur qui a soulevé le premier ce problème en 1856. Il s'est beaucoup dépensé à cette cause; il a été trouver Napoléon III ; il a vu la Reine d'Angleterre ; il a exposé son idée avec beaucoup de chaleur, comme tous les inventeurs. Il a été très bien reçu par la Reine qui lui a dit ceci: si vous pouvez nous éviter de passer sur mer, et si alors vous nous évitez le mal de mer, je vous donne ma ~~béné-~~ bénédiction pour toutes les dames d'Angleterre soumises à ce mal.

En France on a été moins enthousiaste, cependant on a fini par entamer des négociations avec l'Angleterre.

étudiées très soigneusement, et on a remarqué qu'il y avait
une colonne d'air
à environ 60 mètres de l'épave, et qui est partiellement
étanche ; c'est là-dedans qu'on ferait passer le tunnel. Il
partirait de France dans un endroit qu'on appelle Vieux-
l'Écluse, on passerait à camp avec son armée avant d'envahir
l'Angleterre. C'est cette petite ville qui a vu naître
Julien Breton et le frère de ce Jules Breton est un ingénieur
extrêmement distingué, qui a été l'un des organisateurs des
travaux du tunnel.
On descendrait jusqu'à 25 mètres en-dessous du niveau
de la mer, et on remonterait en Angleterre au niveau du sol.
Il y a un endroit placé dans une position analogue.
Rien entendu, on va descendre, et on remonterait ; vous
allez dire, ~~mais il y a une crevette~~ ^{ou} on trouvera de
l'eau ; or, cette eau lorsqu'il s'agit de carrières on peut
la pomper ; mais ici il y en a beaucoup et si on se trouve
à 25 kilomètres de l'endroit où on doit la recueillir, il
faudrait faire un petit tunnel qui ~~conduirait~~ ^{leur la conduirait} en Angleterre ;
Voilà les conditions du problème :
Comment la question a-t-elle pris naissance ?
C'est cet ingénieur qui a soulevé le premier ce
problème en 1856. Il a été beaucoup débattu à cette cause ; il
a été trouvé Napoléon III ; il a vu la Reine d'Angleterre ;
il a exposé son idée avec beaucoup de chaleur, comme tous les
inventeurs. Il a été très bien reçu par la Reine qui lui a
dit ceci : si vous pouvez nous éviter de passer sur mer, et si
alors vous nous évitez le mal de mer, je vous donne ma
bénédictio pour toutes les dames d'Angleterre soumises à ce
mal.

En France on a été moins enthousiaste, cependant on a fini
par entamer des négociations avec l'Angleterre.



(1) 428 219

Mais ces négociations, engagées au moment de la guerre de 1870, se sont trouvées interrompues; elles ont été après reprises sur l'initiative française. Le Gouvernement anglais disait qu'il apercevait des difficultés techniques dont il ne voyait pas la solution financière.

~~les moyens financiers de les résoudre.~~ En 1872, enfin, le Gouvernement anglais se décida à accepter ces négociations; quelques dépêches officielles furent échangées; le Gouvernement anglais ne réservant plus que la question technique à résoudre. C'était à ce moment Lord Klarendon qui était Ministre des Affaires Etrangères. En 1873 il y eut un changement de ministère qui pouvait amener un changement de politique.

Mais à ce moment ~~cependant~~ il y eut un accord formel entre les deux gouvernements, le Gouvernement anglais ne discutant plus que les détails techniques.

En 1875, ^{on promulqua, en France,} ~~il y eut~~ une loi française accordant la concession du chemin de fer; par conséquent de notre côté c'était terminé. Il n'y eut pas de concession en Angleterre, car tout à coup, quoiqu'il y ait eu un accord complet des deux gouvernements, quoiqu'il y ait ^{ait été instituée} ~~eu~~ même une commission mixte composée de trois commissaires français et de trois commissaires anglais, chargée d'étudier l'affaire, tout à coup dis-je, il se produisit ^{une} ~~l'opposition~~ ^{venant} d'un militaire, qui avait une énorme popularité en Angleterre, Lord Worsley, ^{et} qui disait: ne nous laissons pas couper le ruban d'argent qui nous protège; par le tunnel il pourra venir une armée pour nous envahir.

Il est plutôt extraordinaire ^{d'entendre} un général parler ~~ainsi~~ ainsi: car un militaire doit connaître les moyens de développer une troupe et les moyens par lesquels on peut la faire circuler. En admettant qu'on eût voulu le faire, il eût été simple de

qui remplissaient les hôtes. Joie des hôteliers qui augmen-



179 271 (1)

Mais ces négociations engagées au moment de la guerre de 1870
se sont trouvées interrompues; elles ont été reprises sur
l'initiative française. Le gouvernement anglais disait qu'il
apercevait des difficultés techniques dont il ne voyait pas
les moyens ^{de les résoudre}. En 1872, enfin, le gou-
vernement anglais se décida à accepter ces négociations;
quelques dépenses officielles furent engagées; le gouver-
nement anglais ne réservant plus que la question technique.
C'était à ce moment Lord Salisbury qui était Minis-
tre des Affaires Étrangères. En 1873 il y eut un changement de
ministère qui pouvait amener un changement de politique.
Mais à ce moment ~~encore~~ il y eut un accord formel
entre les deux gouvernements, le gouvernement anglais ne dison-
tant plus que les détails techniques.
En 1875, ^{en France, en Angleterre} une loi ~~française~~ accordant la
concession du chemin de fer; par conséquent de notre côté
c'était terminé. Il n'y eut pas de concession en Angleterre
car tout à coup, lorsqu'il y eut un accord complet des
deux gouvernements, lorsqu'il y eut même une commission
mixte composée de trois commissaires français et de trois com-
missaires anglais chargée d'étudier l'affaire, tout à coup
dis-je, il se produisit ^{une} ~~opposition~~ d'un militaire, qui avait
une énorme popularité en Angleterre, Lord Wolsey, qui
disait: ne nous laissons pas couper le robin d'argent qui nous
protège: par le tunnel il pourra venir une armée pour nous en-
vahir.
Il est plutôt extraordinaire un Général parler ainsi:
car un militaire doit connaître les moyens de développer une
troupe et les moyens par lesquels on peut la faire circuler.
En admettant qu'on eût voulu le faire, il eût été simple de



(1) 152 217

tourner une manette à Douvres, de suspendre le courant électrique qui devait permettre la circulation du chemin de fer; on devait de plus facilement ~~inonder~~ inonder le canal; il ~~est~~ était entendu d'ailleurs que chaque Gouvernement pouvait détruire les travaux par une explosion ou inonder le canal sans avoir d'indemnité à payer.

Mais quand il vient à l'esprit d'un homme d'un certain âge une idée qui ne repose pas sur des fondements bien précis on ne peut pas la déraciner. Il fit des objections à Léon Say à qui il dit : faites nous une galerie extérieure que nous puissions démolir par notre flotte à coup de canon; cela nous tranquilliserait. On fit des plans qui établirent des prix montant à plusieurs millions.

Supposez la chose faite: cette galerie ainsi établie sur le bord de la mer; ~~mais~~ un seul sous-marin allemand échappant à la surveillance anglaise pourrait facilement détruire cette galerie, sans que les Anglais puissent le faire.

C'est l'opposition de Lord Worsley qui malheureusement arrêta tout; je dis malheureusement, parce que grâce à cela, nous payons aujourd'hui les vivres beaucoup plus cher, ^{les armées anglaises elles-mêmes} nos munitions, nous arrivent péniblement. ~~et les armées anglaises sont arrivées péniblement.~~

A ce moment, quand on a pensé à une armée envahissant l'Angleterre, on avait en vue l'armée française. Les soldats français ont toujours eu une grande réputation en Angleterre de vaillance, de témérité et de gauloiserie, aussi — et on a fait de petites brochures, car tout en Angleterre se ramène à un mouvement d'opinion, pour représenter l'invasion ^{subite} de l'Angleterre, ~~subite~~, par surprise, des Français. On voyait tout à coup à Douvres débarquer une énorme quantité de touristes qui remplissaient les hôtels. Joie des hôteliers qui augmen-

qui remplissaient les hôpitaux. Tote des hôpitaux qui augmen-
à coup à Douvres dépasser une énorme quantité de fournitures
Gleterre, ~~mais~~ par surprise des Français. On voyait tout
à un mouvement d'opinion, pour représenter l'invasion de l'An-
on a fait de petites brochures, qui font en Angleterre se ramé-
de vaillance, de témérité et de Gauloiserie, aussi — et
Français ont toujours en une grande réputation en Angleterre
l'Angleterre, on avait en une l'armée française. Les soldats
à ce moment, quand on a pensé à une armée s'avançant
~~Anglais sont arrivés péniblement.~~
de nos munitions, nous arrivons péniblement. ~~et les autres~~
cela, nous payons aujourd'hui les vivres beaucoup plus cher
ment arrête tout; je dis malheureusement, parce que grâce à
C'est l'opposition de Lord Morley qui malheureusement
cette Galérie, sans que les Anglais puissent la faire.
à la surveillance anglaise pourrait facilement détruire
sur le bord de la mer; mais un seul sous-marin allemand échappant
sur ce cas la chose faite: cette Galérie ainsi établie
montant à plusieurs millions. On fit des plans qui établissent des prix
missions démolir par notre flotte à coup à de canon; cela nous
à qui il dit: faites nous une Galérie extérieure que nous
on ne peut pas la détruire. Il fit des objections à Lord Say
êtes une idée qui ne repose pas sur des fondements bien précis
Mais quand il vient à l'esprit d'un homme d'un certain
avoir d'indemnité à payer.
le sursaut par une explosion ou inonder le canal sans
entendu d'ailleurs que chaque Gouvernement pouvait détruire
on avait de plus facilement inonder le canal; il est
trigue qui devait permettre la circulation du chemin de fer;
fournir une manette à Douvres, de suspendre le courant élec-

118
CHAM

(1) 148 24

taient leurs prix de 25 % et tout à coup à 4 heures du matin ces touristes se réveillaient, sautaient de leurs lits, couraient dans les ports de Douvres chercher les armes que venaient d'apporter les bateaux; ils se précipitaient dans Londres où l'on voyait de braves gens loger des Tourlourous français...

On ne pensait qu'à cela.

~~Il y avait~~ le fameux de Moltke, qui a été le grand organisateur de la grandeur militaire de l'Allemagne en 1870, ~~qui~~ disait: j'espère bien qu'on ne fera pas le canal, car nous ne pourrons pas l'attaquer et il donnerait à l'Angleterre un moyen très nouveau, très puissant de venir au secours de ses alliés si elle en a sur le continent ou ^{de les} d'attaquer si elle n'en a pas.

Je sais bien ~~qu'il~~ que ces raisons ne sont pas forcément admissibles parce qu'elles viennent de l'adversaire, mais nous les voyons tout de même se réduire en faits palpables: cela ne pouvait pas servir contre l'Angleterre, mais cela pouvait servir l'Angleterre.

On en était là encore il y a environ 4 ans puis dans l'opinion. un mouvement, un revirement se produisit: Worsley était mort, d'autres généraux pensaient autrement, ~~on~~ on ne pensait pas à la guerre. Les Anglais et les Français pacifiquement voulaient travailler, et ils ne voyaient pas que de l'autre côté ~~qu'il~~ y avait des étrangers dont la seule industrie était la guerre: ils ne voyaient pas; ils étaient aveugles; ils ne pensaient qu'à leur commerce; Français et Anglais se disaient; ce sera commode, nous pourrons aller de Paris à Londres en 5 heures; Partir le matin et revenir coucher chez soi, après avoir réglé toutes les affaires, n'est-ce pas commode. Alors on forma un comité, comme on le fait toujours en Angleterre, même

étaient leurs prix de 25 et tout à coup à 4 heures du matin
ces fourrages se révélèrent, savaient de leurs lits, couraient
dans les ports de Douvres chercher les sires que venaient
d'apporter les bateaux; ils se précipitaient dans Londres où
l'on voyait de braves gens loger des Tourlourons français....
On ne pensait qu'à cela.
~~Le 17 août 1870~~ Le 17 août de l'année qui a été le grand
organisateur de la grande guerre militaire de l'Allemagne en 1870
disait: j'espère bien qu'on ne fera pas le canal, car
nous ne pourrions pas l'atteindre et il donnerait à l'Angleterre
un moyen très nouveau, très puissant de venir au secours
de ses alliés si elle en a aux alentours ou l'atteindre si
elle n'en a pas.
Je sais bien ~~que~~ que ce n'est pas tout
certainement satisfaisant parce qu'elle vient de l'échec, mais
nous les voyons tous de même se régénérer en fait palpables: cela
ne pouvait pas servir contre l'Angleterre, mais cela pouvait
servir l'Angleterre.
On en était là encore il y a environ 4 ans
dans l'opinion.
Un mouvement, un revirement se produisit: voilà l'état
d'autres généraux pensaient autrement, on ne pensait pas
à la guerre. Les Anglais et les Français pacifiquement voulaient
travailler, et ils ne voyaient pas que de l'autre côté se
y avait des étrangers dont la seule industrie était la guerre;
ils ne voyaient pas; ils étaient aveugles; ils ne pensaient
qu'à leur commerce; Français et Anglais se disaient; ce sera
commode, nous pourrions aller de Paris à Londres en 5 heures;
partir le matin et revenir coucher chez soi, après avoir
régie toutes les affaires, n'est-ce pas commode. Alors on
forma un comité, comme on le fait toujours en Angleterre, une



(1) 145.247

lorsqu'il n'e s'agit que d'un seul homme qui a une initiative. Ici, ce fut un comité sérieux qui comprenait 15 parlementaires représentant 90 parlementaires^{des} qui avaient signé. Ils sont allés trouver le représentant du Ministère, M. Asquith, en lui disant: ^{qu'il} ~~que ce~~ serait très urgent de ~~le~~ faire ^{le canal} parce que les exportations deviendraient plus importantes, plus faciles et que les raisons qu'on avait apportées autrefois n'avaient plus de valeur. Ils ~~étaient~~ disaient même qu'il y en avait parmi eux qui étaient adversaires du projet autrefois et qui reconnaissaient aujourd'hui que c'était une chose excellente.

Cela se passait en Avril, avant la guerre. Asquith a répondu que dans une grave question comme celle-là où déjà le Gouvernement antérieur avait pris une décision, il ne pouvait pas, lui, improviser une décision inverse sans l'étudier.

Nous en étions là en Juillet et au mois de Juillet il n'était plus question d'étudier la question; il était question de se défendre sans avoir le canal et tous les avantages que le canal nous aurait donnés.

Voilà où cela en est.

Pour l'exécution c'est facile.

Vous allez me dire, cela coutera de l'argent:

Combien cela coûtera-t-il ?

Les premières évaluations faites par les Français ~~étaient~~ étaient de 125 millions, il y a de cela 4 ou 5 ans; naturellement maintenant tout est plus cher; 125 millions ne suffiraient plus. On a ^{élève} ~~monté~~ successivement l'évaluation. Un grand ingénieur anglais a dit que cela pouvait se faire facilement avec 150 millions pour la partie anglaise, soit en tout 300 millions. Les Français comptent beaucoup plus largement, ils comptent 170 millions mettons, 180, et à cause du temps nécessaire à la

(1) H 21

construction du canal, comptons 200 millions soit pour les deux côtés 400 millions. Mais il y a des entrepreneurs américains qui sont venus le proposer à forfait pour moins cher que cela. Ils sont habitués à faire de grandes choses et ils auraient fait cela avec beaucoup d'énergie.

Mais qu'est-ce que 400 millions en ce moment-ci ?

Vous savez Mesdames, que quand vous allez payer le boucher, il y a des centimes quelquefois dans la note. Vous lui dites, les centimes cela ne se paye pas. Eh bien: 400 millions dans les comptes de la guerre, c'est comme les centimes dans les comptes du boucher, cela ne se compte pas. 400 millions, qu'est ce que c'est, ce n'est pas la dépense de trois ~~jours~~ jours de guerre.

Vous allez me dire aussi: ce sera long. Oui, évidemment, cela ne se fera pas en un clin d'oeil. Il faut compter environ 4 ans; mais les Américains s'engagent à le faire en trois ans, et ils gagneraient probablement encore du temps parce que dans ces grandes entreprises, vis-à-vis des entrepreneurs sérieux on fait un compte spécial pour l'avance et le retard. Chaque jour de retard enlève une certaine somme au forfait; chaque jour d'avance l'augmente au contraire; Les tunnels ont toujours été construits plus tôt qu'on ne l'avait pensé.

Si nous avions commencé au début de la guerre, nous aurions terminé maintenant la moitié du tunnel et dans un an nous l'aurions sans doute terminé. La guerre, dans un an sera peut-être terminée, je ne le sais pas, Mme de Thèbes ~~seule~~ seule peut avoir des idées là-dessus. Vous pouvez la consulter si vous le voulez.

quand je dis cela, ce n'est pas un rapprochement, inutile

MS 271(1)

construction du canal, comptons 200 millions soit pour les deux
côtés 400 millions. Mais il y a des entrepreneurs américains
qui sont venus le proposer à forfait pour moins cher que cela.
Ils sont habitués à faire de grandes choses et ils auraient
fait cela avec beaucoup d'énergie.

Mais d'un côté ce que 400 millions en ce moment-ci ?
Vous savez Messieurs, que quand vous allez payer le
boncher, il y a des centimes qu'il faut d'un la note. Vous
lui dites, les centimes cela ne se paye pas. En même
400 millions dans les comptes de la guerre, c'est comme les
centimes dans les comptes du boncher, cela ne se compte pas.
400 millions, d'un côté ce que c'est, ce n'est pas la dépense de
trois jours de guerre.

Vous allez me dire aussi ce sera long. Oui, évidem-
ment, cela ne se fera pas en un clin d'oeil. Il faut compter
environ 4 ans ; mais les Américains s'engagent à le faire en
trois ans, et ils gagneraient probablement encore du temps
parce que dans ces grandes entreprises, ils - à - vis des
entrepreneurs sérieux on fait un compte spécial pour l'avance
et le retard. Chaque jour de retard entraîne une certaine somme
en forfait ; chaque jour d'avance l'augmente au contraire ;
les tunnels ont toujours été construits plus tôt qu'on ne
l'avait pensé.

Si nous avions commencé au début de la guerre nous
aurions terminé maintenant la moitié du tunnel et dans un an
nous l'aurions sans doute terminé. La guerre, dans un an sera
peut-être terminée, je ne le sais pas, mais de toutes manières
peut avoir des idées là-dessus. Vous pouvez la constater si
vous le voulez.

Quand je dis cela, ce n'est pas un rapprochement à inutile



(1) 14824

Quand la guerre a éclaté en Août, nous n'avions presque pas de canons; par un raisonnement analogue, on a empêché pendant plusieurs mois la fabrication des canons: cela coûtait très cher, cela serait trop long. Ce n'est que plus tard qu'on a vu qu'il en fallait; on a commencé ^{alors} à en faire.

C'est le même cas, il ne s'agit ^{plus} pas d'une année, mais on aurait pu commencer.

^{Nous} ~~mais~~ me direz-vous; on ne trouve d'ouvriers pour rien, comment ferez-vous? Il en faudra beaucoup. Les entrepreneurs américains sont toujours tout prêts; il n'en manquent jamais; ils ne prendraient pas les nôtres, il n'y en a pas chez nous, d'ailleurs: ce ne serait pas commode à mener. Ils prendraient des Chinois. Le travail se ferait tranquillement sans toucher aux autres organisations de travail que nous avons dans notre pays.

Vous voyez donc que tout est parfait.

~~Je~~ Je m'aperçois que je ne vous ai pas ~~été~~ montré comment on ferait le tunnel.

Projection: Voici une coupe du chemin de fer. Vous voyez, le trait noir représente le tunnel d'approche, puis le vrai tunnel qui sort à Douvres. ~~Voilà la coupe du chemin de fer.~~ Il y a avantage quand on fait des tunnels à avoir un tunnel tout à fait cylindrique. C'est ce qui résiste le mieux à toute pression; ~~il y a~~ ^{il y a} une vieille expérience très ~~ancienne~~ ^{antienne} des académiciens de Florence, avant l'époque des sciences expérimentales; ^{lorsque que} lorsqu'on comprime une sphère remplie d'eau, l'eau sort; mais l'eau ne se comprime pas. On a donc des tunnels tubulaires; Voilà le gabarit des

Quand la guerre a éclaté en août, nous n'avions presque pas de canons; par un raisonnement analogue, on a employé pendant plusieurs mois la fabrication des canons: cela coûtait très cher, cela serait trop long. Ce n'est que plus tard qu'on a vu qu'il en fallait: on a commencé à en faire.

C'est le même cas, il ne s'agit pas d'une année, mais on aurait pu commencer.

~~me direz-vous~~; on ne trouve d'ouvriers pour rien, comment ferez-vous? Il en faudra beaucoup. Les entreprises américaines sont toujours tout prêtes; elles en manquent jamais; elles prendraient pas les nôtres, il n'y en a pas chez nous, d'ailleurs: ce ne serait pas comme à mener. Ils prendraient des Chinois. Le travail se ferait rapidement sans toucher aux autres organisations de travail que nous avons dans notre pays.

Vous voyez donc que tout est possible.

~~Je ne puis pas être monté~~ comment on ferait le tunnel.

Projection: Voilà une coupe du chemin de fer. Vous voyez, d'ailleurs, le trait noir représente le tunnel à éprouver, puis le vrai tunnel qui sort à Douvres. ~~Il y a un tunnel~~ Il y a avantage quand on fait des tunnels à avoir un tunnel tout à fait cylindrique. C'est ce qui résiste le mieux à toute pression; ~~une~~ une vieille expérience très ancienne anglaise des académiciens de Florence, avant l'époque des sciences expérimentales, lorsqu'on comprime une sphère remplie d'eau, l'eau sort; mais l'eau ne se comprime pas. On a donc des tunnels tubulaires; voilà le gage de



(1) 145 24

wagons. Voilà le passage dans les courbes.

Voilà une coupe en long; voilà aussi ^{une} la vue des falaises, rongées peu à peu par la mer, et qu'on rencontre du côté de Douvres.

Voilà les usines où se préparent les travaux.

Le travail est tout prêt; les usines ont ~~été~~ été créées. Le matériel, qui a été construit, est là; cela était parfaitement entretenu; Les deux sociétés constituées des deux côtés existent toujours; elles entretiennent leur matériel. On pourrait commencer le travail le lendemain du jour où on serait décidé. Ce serait extrêmement simple.

Voilà donc le travail commencé. Comment guérirait-il tout de suite les maux dont je vous parlais.

Le canal pourrait facilement admettre des trains de 10 en 10 minutes. Pendant la période de la mobilisation le chemin de fer du Nord a fait des trains toutes les 3 minutes toutes les deux minutes, même. Supposez des trains de 10 en 10 minutes, ce serait raisonnable. Supposez qu'on réserve 2 ou 3 heures de la journée, pour surveiller, préparer, réparer le matériel, c'est largement suffisant; il est donc facile de faire passer par jour 120 trains par le tunnel. Qu'est-ce que cela représente: Ces trains pourraient très bien emporter 900 à 1000 tonnes. Faisons un calcul modéré et disons que chaque train apportera 500 tonnes, c'est-à-dire 50 wagons de 10 tonnes ou 25 de 20 tonnes. Quel est le débit du tunnel dans ces conditions ? 60 mille tonnes par jour. et au bout de l'année cela représente 19 à 20 millions de tonnes qui auraient pu passer par le canal. Dans les deux sens cela ferait le dou-

Il faut pratiquer cette entente.



MS 241 (1)

Voilà le passage dans les courbes.
Voilà une coupe en long; voilà aussi une des falaises
longées par le pont de la mer, et du pont rencontre au côté de
Dover.
Voilà les machines qui se trouvent les travaux.

Le travail est tout prêt, les machines ont été créées
Le matériel qui a été construit est là; cela était parfaitement
entretenu; les deux sociétés constituées des deux côtés exis-
tent toujours; elles entretiennent leur matériel. On pourrait
commencer le travail le lendemain du jour où on serait décidé.
Ce serait extrêmement simple.

Voilà donc le travail commencé. Comment s'effectuait-il
tout de suite les deux ponts de la mer.

Le canal pourrait facilement admettre des trains
de 10 en 10 minutes. Pendant la période de la mobilisation
le chemin de fer de Nord a fait des trains toutes les 3 minutes
toutes les deux minutes, même. Supposons des trains de 10 en
10 minutes, ce serait raisonnable. Supposons qu'on réserve 2 ou
3 heures de la journée, pour surveiller, préparer, réparer le
matériel, c'est largement suffisant; il est donc facile de
faire passer par jour 120 trains par le tunnel. C'est-ce que
cela représente: ces trains pourraient très bien emporter
200 à 1000 tonnes. Raisons un calcul modéré et disons que cha-
que train apporterait 500 tonnes, c'est-à-dire 50 wagons de 10
tonnes ou 25 de 20 tonnes. Quel est le débit du tunnel dans
ces conditions? 60 mille tonnes par jour, et au bout de l'an
cela représente 19 à 20 millions de tonnes qui seraient
pu passer par le canal. Dans les deux sens cela ferait la dou-



(1) 142 24

ble; mais nous nous plaçons dans les circonstances actuelles où c'est l'importation en France qui gêne et qu'il faut régler.

Je vous ai parlé de l'engorgement des ports de Rouen et du Havre. Je vous ai dit qu'il était dû en partie à ce qu'il y avait trop de marchandises à débarquer. En effet la France a reçu 2 millions 743 mille tonnes de marchandises à ^{au Havre} débarquer en 1913; en 1915 elle en a reçu 4 millions 500 mille tonnes, soit un excédent de 1700 mille tonnes. Rouen a un excédent de 2 millions, soit un total de près de 4 millions de tonnes de marchandises à ^{décharger} ~~écouler~~ ger. Le canal pourrait tout enlever, puisqu'il a 19 millions de puissance d'importation.

Je vous ai dit aussi que nous manquions de wagons. La question se trouvera résolue aussi, parce quand on nous enverrait des marchandises ^{de la houille} ~~des minerais~~, des munitions, d'Angleterre: elles viendraient sur les wagons du train conducteur et retourneraient à vide en Angleterre; dont toute la question se trouverait résolue, ~~mais~~ même et surtout la question morale.

La question morale, c'est l'Entente.

L'Entente entre la France et l'Angleterre, on en parle souvent et on y croit, mais on ne la pratique pas toujours assez. On n'en sait pas assez la véritable signification. La vérité c'est que d'abord l'Angleterre et la France ont aujourd'hui ^{reconnu} qu'elles sont absolument solidaires dans l'histoire de l'humanité, que tout ce qui arrive de mal à l'une fait mal à l'autre. Dans aucun cas on ne peut prévoir une lutte entre elles; ce serait au profit en effet de l'ennemi commun: l'Allemagne.

Il faut pratiquer cette entente.

De même que nous avons proclamé que nous ne ferions

Die; mais nous nous plaçons dans les circonstances actuelles
on a été l'importation en France qui s'est et qu'il faut régler.
Je vous ai parlé de l'engorgement des ports de Rouen

et du Havre. Je vous ai dit qu'il était dû en partie à ce
qu'il y avait trop de marchandises à débarquer. En effet la
France a reçu 2 millions 7/8 mille tonnes de marchandises à
débarquer en 1913; en 1915 elle en a reçu 4 millions 500 mille
tonnes, soit un excédent de 1 700 mille tonnes. Rouen a
un excédent de 2 millions, soit un total de près de 4 millions
de tonnes de marchandises à débarquer. Le canal pourrait
tout enlever, mais il a 12 millions de tonnes d'importa-
tion.

Je vous ai dit aussi que nous manquons de wagons.
La question se trouve résolue aussi, parce qu'on nous en-
verrait des marchandises des munitions, d'au-
gleterre: elles viendraient sur les wagons du train continental
et retourneraient à vide en Angleterre; donc toute la question
se trouverait résolue, mais même et surtout la question
moriale.

La question morale, c'est l'Entente.
L'Entente entre la France et l'Angleterre, on en parle
souvent et on s'y croit, mais on ne l'appréhende pas toujours
assez. On n'en sait pas assez la véritable signification.
La vérité c'est que d'abord l'Angleterre et la France
ont toujours été en elles sont absolument solidaires dans l'his-
toire de l'humanité, que tout ce qui arrive de mal à l'une
fait mal à l'autre. Dans aucun cas on ne peut prévoir une lutte
entre elles; ce serait au profit en effet de l'ennemi com-
mun: l'Allemagne.

Il faut appréhender cette entente.



(1) 14524

Nous ne formons plus qu'un seul peuple. Il est impossible qu'il en soit autrement. Si cette rupture se faisait, ce serait la mort des deux. Que serait donc le canal.? Le symbole de cette Union définitive, le Symbole matériel de cette union, le symbole matériel de l'Entente.

C'est que c'est quelque chose que cette Entente.

Vous entendez tous les jours parler du Pacte de Londres du 4 Septembre 1914.

Qu'est ce que ce Pacte ?

C'est l'engagement qu'ont pris les trois grandes puissances alliées, la France, l'Angleterre et la Russie de ne pas faire de paix séparée; l'Union complète jusqu'au bout.

Tout le monde dit que cest une grande force. Pourquoi? Est-ce que ce pacte a ajouté un soldat à l'armée française, un vaisseau à la flotte anglaise, un canon à l'armée russe. Non. Il n'a rien ajouté de tout cela. Mais ce pacte s'est une force morale. et c'est quelque chose que cette force morale.

Peut-être êtes vous tenté de dire que je suis vieux jeu de parler de force morale au moment où la force brutale et violente se développe autour de nous et contre nous!!

Il y a un homme qui a manié la force physique et la force brutale, c'est Napoléon. Il disait : "la force morale est toujours pour les 3/4 dans la victoire, la force matérielle ne vient que pour l'autre quart. Si vous avez la force morale, vous finirez par avoir la victoire, ^{même} ~~mais~~ avec une force matérielle plus faible! Après tout, Napoléon, c'était un homme qui s'y connaissait comme militaire, et il nous serait peut-être de quelque utilité dans une foule de circonstances. Voilà ce qu'il pensait.

L'utilité du canal est la force morale qu'il nous apporterait. De même que nous avons proclamé que nous ne ferions

Nous ne formons plus qu'un seul peuple. Il est impossible qu'il en soit autrement. Si cette rupture se faisait ce serait la mort des deux. Que serait donc le canal ? Le symbole de cette Union définitive, le symbole matériel de cette Union, le symbole matériel de l'Entente.

C'est que c'est quelque chose que cette Entente. Vous entendez tous les jours parler du Pacte de

Londres du 4 septembre 1914.

Qu'est ce que ce Pacte ?

C'est l'engagement qu'on a pris les trois grandes puissances alliées, la France, l'Angleterre et la Russie de ne pas faire de paix séparée ; l'Union complète, l'Union au bout.

Tout le monde dit que c'est une grande force. Pourquoi ? Est-ce que ce pacte a ajouté un soldat à l'armée française, un vaisseau à la flotte anglaise, un canon à l'armée russe. Non. Il n'a rien ajouté de tout cela. Mais ce pacte a été une force morale. et c'est quelque chose que cette force morale.

Pour être très vite de dire que je suis vieux, j'en

peux parler de force morale au moment où la force physique et

violente se développe autour de nous et contre nous !

Il y a un homme qui a manié la force physique et la

force physique, c'est Napoléon. Il disait : ma force morale

est toujours pour les 3/4 dans la victoire, la force matérielle

ne vient que pour l'autre quart. Si vous avez la force morale,

vous finirez par avoir la victoire, ^{même} mais avec une force

matérielle plus faible. Après tout, Napoléon, c'était un

homme qui s'y connaissait comme militaire, et il nous a dit

peut-être de quelque utilité dans une foule de circonstances.

Voilà ce qu'il pensait.

L'utilité du canal est la force morale qu'il nous apporte.

terait. De même que nous avons proclamé que nous ne ferions



(1) 145 27

pas de paix séparée, nous proclamons que nous sommes toujours unis jusqu'au bout à l'Angleterre.

Reste-t-il encore ^{dans qu}quelque coin de l'Angleterre, dans l'ame ^{de} quelques mineurs gallois, reste-t-il quelque arrière-pensée, quelques craintes à l'égard de la France ? Non, c'est impossible. La France se caractérise surtout par deux noms qui sont connus dans l'univers entier, jusque parmi les Esquimaux et les Samoyèdes du Pôle., c'est Jeanne d'Arc et Napoléon. ~~est~~ Ces deux noms là Messieurs, ces deux noms sont plus populaires encore en Angleterre qu'en France et cependant ce sont deux noms qui se sont illustrés en luttant contre les Anglais; mais jamais la lutte entre l'Angleterre et la France n'a eu le caractère de la lutte entre l'Allemagne et la France. Nous nous battons, mais en conservant l'estime réciproque de nos adversaires, non sans penser qu'il est nécessaire qu'il faut qu'il ~~en~~ en soit ainsi; non sans penser que celui qui trahit la cause du voisin trahit la sienne.

Et il y a un certain nombre d'Anglais aujourd'hui qui se disent: ~~que~~ "si en 1870, nous avions empêché l'écrasement de la France nous ne serions pas obligés d'envoyer 3 millions d'hommes aujourd'hui, à son service."

Vous voyez que par conséquent les deux nations sont unies. Les deux noms qui ont ~~lutté~~ illustré les luttes entre la France et l'Angleterre sont aujourd'hui des noms populaires en Angleterre comme en France. Il est impossible de concevoir maintenant une lutte entre les deux pays.

Ne soyons donc ~~pas~~ seulement des gens réconciliés, soyons des amis pour toujours, comme deux enfants qui se bourrent de coups quand ils sont au berceau et qui devenus hommes ne se souviennent plus de ces luttes. Ils sont hommes et sont frères. C'est l'idée que je vous laisse en terminant et qui amènera, j'espère, la conviction dans vos esprits.

la conviction dans vos esprits.
C'est l'idée que je vous laisse en terminant et qui amènera
souvent plus de ces luttes. Ils sont hommes et sont frères.
Coupé quand ils sont au berceau et qui deviennent hommes ne se
des amis pour toujours, comme deux enfants qui se jouent de
Ne soyons donc si facilement des gens réconciliés, soyons
concevoir maintenant une lutte entre les deux pays.
populaire en Angleterre comme en France. Il est impossible de
entre la France et l'Angleterre sont aujourd'hui des noms
sont unies. Les deux noms qui ont été illustrés les luttes
vous voyez que par conséquent les deux nations
d'hommes aujourd'hui, à son service.
de la France nous ne serions pas obligés d'envoyer 3 millions
qui se disent: "et en 1870 nous avons empêché l'écrasement
Et il y a un certain nombre d'Anglais aujourd'hui
trahit la cause du volait trahit la sienne.
tant qu'il est en soit ainsi; non sans penser que celui qui
nos adversaires, non sans penser qu'il est nécessaire qu'il
Nous nous battons, mais en conservant l'estime réciproque de
n'a en le caractère de la lutte entre l'Allemagne et la France
Anglais; mais jamais la lutte entre l'Angleterre et la France
sont deux noms qui se sont illustrés en luttant contre les
littres encore en Angleterre qu'en France et cependant ce
est des deux noms la messieurs, ces deux noms sont plus popu-
et les samoyèdes du Pôle, c'est Jeanne d'Arc et Napoléon.
sont connus dans l'univers entier, tandis que les Radniks
impossible. La France se caractérise surtout par deux noms qui
pensée, quelques crânes à l'égard de la France? Non, c'est
l'une de quelques miniers Galois, reste-t-il quelques artistes--
Reste-t-il encore, quelques coin de l'Angleterre dans
unis jusqu'au bout à l'Angleterre.
pas de paix séparée, nous proclamons que nous sommes toujours

(1) H2 24

