

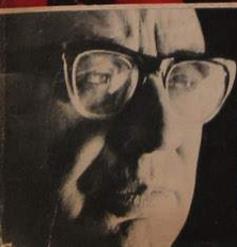
PARIS MATCH

LES ÉDITEURS: HACHETTE, 11, BOULEVARD DES FILLES-DU-CALVAIRE, 75001 PARIS

N° 637/24 JUIN 1961/0,80 NF



le plus
vieux
rêve de
l'homme :
être un
oiseau



C'EST DANS CE NUMERO QUE COMMENCE LA GRANDE
ENQUETE SUR LA FRANCE DE DEMAIN
PAR RAYMOND CARTIER

La France qui ne parlait plus qu'au passé parle au futur. Que sera-t-elle cette « France dans vingt ans », qui est déjà là, sous nos yeux, et que nous ne savons pas voir? Raymond Cartier a entrepris de la redécouvrir pour vous, province après province. Délivrée de ses sortilèges, elle apparaît comme le pays d'avenir de l'Occident.

C'EST
DEJA LA
FRANCE
DANS
20 ANS

LA LORRAINE TEXAS FRANCAIS

PAR RAYMOND CARTIER

« Nous sommes, disent-ils, le Texas français... » La comparaison est ambitieuse. Le Texas, à lui seul, est beaucoup plus grand que la France, alors que la Moselle n'est qu'une faible partie du territoire national. Mais ce que les Mosellans veulent exprimer, c'est l'essor qui emporte leur région, l'ambition qui l'anime, la jeunesse qui l'emplît, et, aussi, le caractère de creuset humain, de melting-pot, qu'elle revêt. Guénange n'est pas Houston ; ce n'est qu'une toute petite cité industrielle dans le bassin métallurgique, mais Guénange peut quand même parler d'une croissance sur le mode texan puisqu'elle est passée de 544 habitants en 1946 à 10 000 en 1960. Behren-lès-Forbach n'est pas El Paso, mais Behren-lès-Forbach, qui comptait 424 habitants en 1954 en était à 5623 cinq ans plus tard. Des croissances analogues ont triplé, quadruplé, décuplé et plus que décuplé des villes ou des villages comme Saint-Avold, Rouhling, Hombourg, Fadersviller, etc. Sans parler d'agglomérations comme Famek et Saint-Nicolas-en-Forêt, dont l'indice de croissance s'exprime par le signe mathématique de l'infini, puisqu'elles n'existaient même pas il y a dix ans.

Quand au melting-pot lorrain, en voici un exemple : dans une petite école de la Moselle, 28 nationalités différentes, dont la non-nationalité d'apatride, sont représentées parmi les 40 enfants qui s'asseyaient sur ses bancs. A Metz, le service des étrangers de la préfecture énumère cinquante pays d'origine pour les individus dont il a la charge. Les langues et les patois s'entrecroisent dans le bilinguisme que cette région frontrière connaissait déjà. Il existe des villages siciliens, lituaniens ou kabyles entremêlés à des villages lorrains qui peuvent être, soit d'expression française soit d'expression allemande. La fécondité de ces éléments jeunes et pauvres est phénoménale. Le département de la Moselle a enregistré 7 715 naissances en 1945 ; en 1960, 20 351.

Peu de régions sont aussi singulières et aussi émouvantes. Les routes qui y conduisent sont des fleuves de sang : il n'est pas une localité qui ne dise une bataille, depuis Pré-Saint-Gervais, qui vit l'un des derniers combats de 1814, jusqu'à Verdun et Vauquois. Les abords de Metz sont pavés de grands noms charmants et sinistres, Rezonville, Gravelotte, Vionville, racontant l'une des tragédies les plus (Suite page 26.)

absurdes de l'histoire européenne et d'ailleurs, il s'en faut que la frontière criminelle tracée en 1871 par l'imprévoyance allemande soit effacée du langage et des rapports locaux. La Lorraine, en général, la Moselle, en particulier, ont lourdement payé leur condition de terroirs contestés, disputés et déchirés. L'avion révèle le véritable caractère du pays; il est neuf. La forêt le recouvre avec une vigueur hercynienne, tolérant à regret quelques étendues vallonnées et pâles, porteuses de moissons inégales. La richesse et la force sont concentrées dans quelques vallées. Et ce n'est plus le Texas qui s'impose comme terme de comparaison américain; c'est le vieux Etat du charbon et du fer, la sylve presque intacte dans laquelle l'Amérique a logé ses rues industrielles convergeant vers Pittsburgh, la Pennsylvanie.

Fer et charbon. Ceux de Lorraine portèrent longtemps

de lourds handicaps. La métallurgie s'installa de bonne heure dans cette région dont le bois fournissait le combustible des forges, mais la minette lorraine ne devint pas un minerai satisfaisant avant que deux cousins londoniens, clerks de notaire et métallurgistes de cours du soir, Thomas et Gilchrist, n'eussent inventé un convertisseur basique pour la fabrication de l'acier. La houille était abondante et proche, mais les charbons flambants de la région donnaient des cokes trop friables pour les hauts fourneaux.

Les servitudes politiques étaient encore plus paralysantes. De 1871 à 1919, la Lorraine fut coupée en deux, et son essor, freiné de chaque côté par la proximité d'une frontière en armes, l'était davantage encore du côté allemand par la politique systématique du gouvernement impérial: d'abord, la Ruhr, puis la Silésie, puis la Sarre, et, en

tout dernier lieu, le Reichsland, dépouille arrachée à la France, bien commun de tous les Etats allemands. L'isolement, les transports chers, les discriminations hostiles furent le lot des métallurgistes lorrains défrancisés.

Le traité de Versailles n'apporta pas un correctif satisfaisant. La frontière redevint une ligne d'opposition des forces nationales et ne tarda pas à se hérisser de défenses décourageantes pour les développements industriels. La France, par surcroît, entra dans sa plus mauvaise période, dans la déperdition d'intelligence et de vitalité qui devait la conduire aux hontes de 1940. Jamais elle ne stimula moins les industries de base qui conditionnaient sa capacité de résistance dans une guerre prévisible de longue date. Sa défaite était inscrite dans sa production d'acier bien avant que les blindés de Hitler ne se fussent mis à rouler.

CROYANCE ERRONÉE : LA MOSELLE N'EST PAS UNE SIBERIE FRANÇAISE

Toutes ces conditions sont transformées de fond en comble. L'apaisement européen favorise des zones que le déchirement européen stérilisait. La Lorraine devient une autre Ruhr. Douze millions de tonnes d'acier, les deux tiers de la production française, proviennent de ses vallées. Si l'on fait entrer en ligne de compte la Sarre et le Luxembourg, rameaux d'un même arbre, liés ensemble par la C.E.C.A., ce sont vingt millions de tonnes qui viennent naissance dans la zone industrielle assise sur la haute Moselle, c'est-à-dire, à quelque chose près, la production westphalienne. Même en poids, l'Europe a deux Ruhr.

Un préjugé s'attache à cette région. On se la représente brumeuse et glaciale, noire et sévère, dépourvue et éloignée de tout, bien qu'elle soit au cœur de l'Europe et connaisse d'admirables saisons. Les Français, m'a dit le préfet de la Moselle, considèrent mon

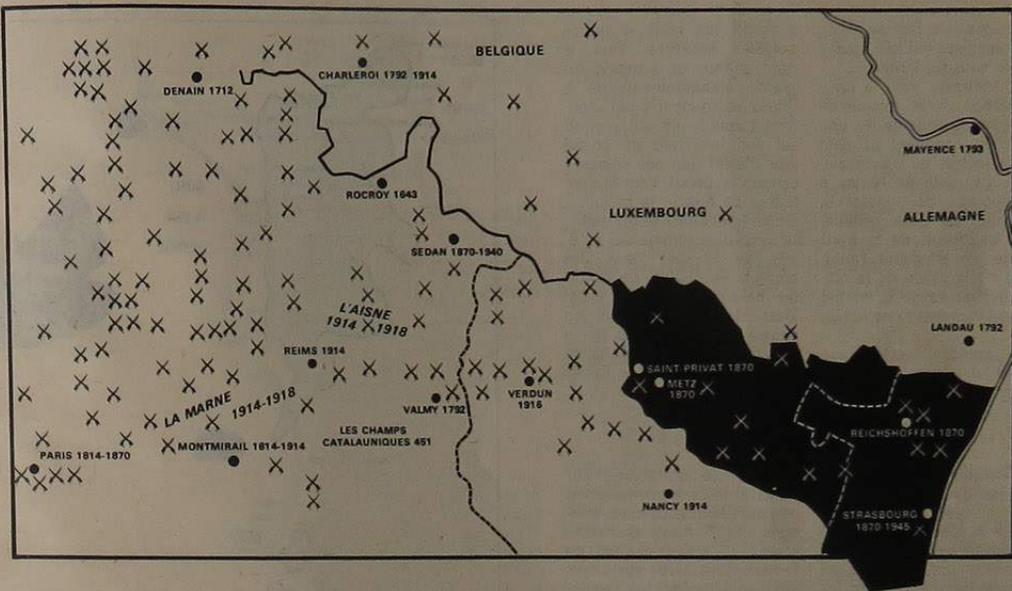
département comme leur Sibérie. Pas une seule manufacture ne s'y est laissée attirée par le programme de décentralisation, parce que la main-d'œuvre des industries de transformation refuse de se laisser déporter vers ce qui est pour elle une terre de garnison et d'ennui. Ceux qui regardent très en avant voient dans cette disette d'industries secondaires des causes lointaines de difficultés et de fragilité. Mais, actuellement, l'édification de l'industrie lourde provoque et entretient une activité qui a fait passer la population de la Moselle de 600 000 à 900 000 habitants en quinze ans.

Fer et charbon. Le fer est à l'ouest, le charbon à l'est, et la métallurgie entre les deux. Les réserves d'un oxyde de fer hydraté, sept milliards de tonnes, promettent aux aciéries lorraines un siècle de minerai, avec l'inconvénient d'une faible teneur qui accroît la consommation du coke et

les dimensions des appareils. La sidérurgie recherche dans le monde entier les minerais riches, les hématites, les olivines qui teignent en couleurs sanglantes le Brésil et le Labrador. La modeste minette lorraine, avec ses 28 ou 30 % de fer, résiste à la concurrence exotique parce qu'elle est sur place, au milieu de l'Europe industrielle. Les 60 millions de tonnes extraites chaque année en Moselle et en Meurthe-et-Moselle représentent 90 % de la production française et 65 % de la production de la C.E.C.A. On n'a pas recours aux procédés d'enrichissement hydrauliques ou magnétiques mis au point par les Allemands pour utiliser des minerais encore plus pauvres, mais les charges des hauts fourneaux sont agglomérées dans d'immenses fours rotatifs dont la longueur égale celle d'un terrain de football.

Les conditions du bassin houiller sont profondément différentes. Il se trouve en

Des champs
Catalauniques
à Verdun
en passant par
Valmy : chaque crête
chaque chemin creux
chaque vallée
de l'Es
a été un champ
de bataille de l'Histoire
A ce lourd passé
de gloire succède
un essor prodigieux
Au cliquetis
des sabres
succède le flambonnement
des aciéries



Lorraine de langue allemande, et si étroitement accolé à la frontière que les souverainetés nationales coupent en deux les galeries des mines. Les terrils, caractéristiques du nord de la France, font défaut, parce que les déblais servent au comblement des ravins, au lieu d'édifier des volcans éteints artificiels. Les grands bois farouches masquent les gîtes d'exploitation. Aucun gisement ne fut plus négligé, pour des raisons politiques, alors que la régularité et l'épaisseur des couches lui donnent un avantage sur tous les autres sites carbonifères voisins et font de lui le champion d'Europe pour l'extraction par ouvrier. Allemand, le bassin lorrain produisait, en 1913, quatre millions de tonnes. Français, il n'en produisait pas, en 1938, plus de sept millions. En 1945, de grandes perspectives parurent s'ouvrir devant lui, surtout lorsqu'on eut appris à cokéfier les flammbants lorrains, pour libérer progressivement les vallées du

fer de la servitude dans lesquelles elles étaient tenues par la Ruhr. Mais un programme de 17 millions de tonnes fut brutalement interrompu par le phénomène mondial qu'est le déclin de la houille comme source d'énergie. On l'a mis en réserve pour des jours meilleurs.

Viendront-ils ? C'est plus que probable. Lorsque les charbonniers de tous les pays demandent une protection artificielle contre les hydrocarbures, ils obéissent à des considérations respectables, mais ils livrent, et ils le savent, une bataille perdue. Par contre, la houille est une richesse beaucoup trop grande pour ne pas trouver des utilisations multiples, nouvelles ou renouvelées, dans des sociétés industrielles aussi dévorantes que les nôtres. L'équipement des cours d'eau touchant à sa fin, l'énergie atomique étant encore dans l'enfance, l'accroissement de la consommation d'électricité pendant les quinze ou vingt

prochaines années sera assurée essentiellement par des centrales thermiques chauffant au charbon. Celui-ci, d'autre part, retrouvera comme matière première une partie du terrain qu'il perd comme source de calories. Aux Etats-Unis, son extraction avait baissé de moitié ; elle remonte, et il y a peu d'exemples qu'un phénomène économique américain ne se reproduise pas en Europe au bout d'un certain temps.

Carling est, en Lorraine, la préfiguration du rôle qui attend, dans l'avenir, le vieux pain de l'industrie. L'établissement, désigné sous le nom de centre carbochimique, remonte à 1905, mais il ne prit de l'importance qu'entre les deux guerres et, démonté en 1939 pour être évacué dans l'intérieur, il fut reconstruit après la Libération par les Houillères de France, dans le cadre du premier plan Monnet.

La centrale thermique, l'une des plus importantes d'Eu-

rope, brûle chaque année deux millions de tonnes venant de Merlebach par un transporteur hydraulique, autrement dit par un torrent artificiel entraînant dans son courant rapide le charbon en suspension. Le deuxième département est la cokerie : Carling, par le procédé qui porte son nom, transforme en coke métallurgique les flammbants lorrains et recueille comme sous-produit le gaz servant de matière première au troisième département, celui de la chimie. On rêve d'y ajouter le vieux fléau des mineurs, le grisou, dont le bassin lorrain, fort généreux à cet égard comme aux autres, laisse échapper quotidiennement deux millions de mètres cubes, soit le sixième de la production de Lacq. De l'ammoniac et des engrais ammoniacaux, Carling s'est élevé, en association avec l'industrie privée, jusqu'aux méthylènes et aux styrènes d'où sortent les fibres et les résines synthétiques.

(Suite page 28.)

Une partie des bas de nylon des Françaises ont leur source dans le sous-sol lorrain.

Par contraste avec la crise du charbon, l'acier jalonne sa courbe ascendante les progrès d'un continent et d'un pays arrachés au malthusianisme. La route de Nancy à Luxembourg, par Metz et Thionville, est l'axe péniblement insuffisant de la Ruhr lorraine, en attendant l'autostrade de la vallée de la Moselle qui rendra de la fluidité à une immense circulation figée.

Les grandes aciéries surgissent des bois noirs, entourées de fumées ocrées, in-

cependant les nuits d'aurores boréales pourpres. Vers le nord, autour de Longwy, les grands établissements de la Chiers se soudent à cet étonnant Luxembourg qui produit sur son mouchoir de poche plus d'acier que des colosses comme le Brésil. Vers le sud, autour de Nancy, la métallurgie se fractionne, se diversifie, se spécialise comme aux aciéries de Pompey dans des produits de qualité. Le centre du bassin se trouve entre Metz et Thionville, dans les deux vallées parallèles de la Fensch et de l'Orne. 75 % de l'acier lorrain, 50 % de l'acier français viennent de là.

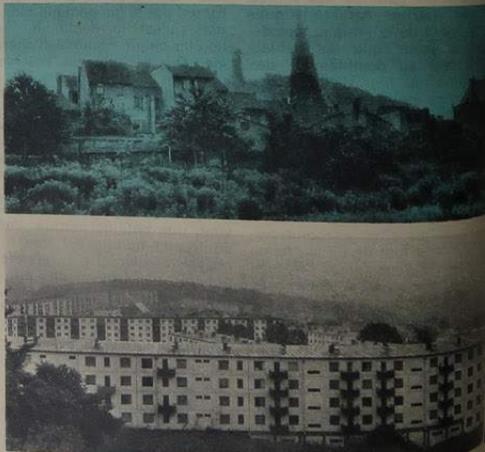
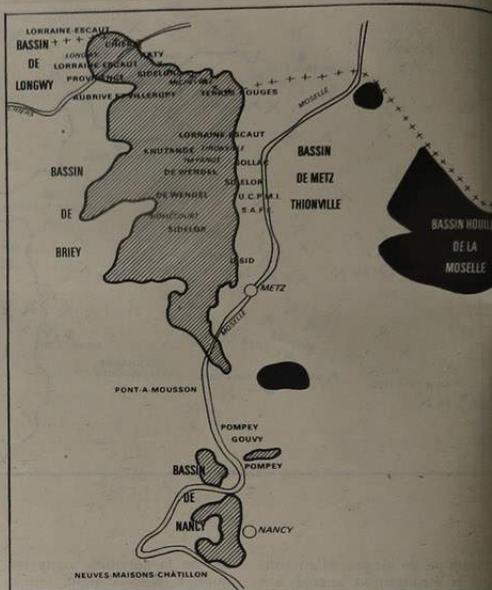
LA DAME D'HAYANGE, MAITRE DES FORGES

La Fensch est célèbre dans l'histoire de la métallurgie. Hayange veut dire Wendel, avec le souvenir fabuleux de la Dame d'Hayange, maîtresse des forges et maîtresse femme qui pilota l'entreprise pendant les convulsions de la Révolution française. Les châteaux de la dynastie, habités aujourd'hui par des bienfaitrices effacées plus que par des conquérants industriels, entourent la puissante usine-mère dont les brasiers tourmentent le fer depuis Louis XVI. Quand Wendel s'arrête, Sollac commence, ce qui est encore une manière de continuer Wendel. Personne, en 1950, ne voulait du train de laminage continu à chaud et à froid que les Américains s'obstinaient à offrir à la France dans le cadre du plan Marshall. Les esprits économiques contestaient l'utilité de ce colosse et les esprits technologiques ne croyaient pas à la possibilité de laminier en continu l'acier Thomas. Les Wendel furent les premiers à franchir le pas. Ils suscitérent la création de la Société Lorraine de Laminage continu, Sollac, coopérative de sociétés sidérurgiques et première pièce de choc d'une vieille industrie en rénovation.

Seremange et Ebange sont les deux provinces de Sollac... Seremange est le royaume du feu. La fonte des coopéra-

teurs arrive à l'aciérie par trains ardents, en provenance de hauts fourneaux aussi lointains que Rombas et Homécourt. Les lingots sortant de l'aciérie sont livrés aux cages des laminaires, qui les convertissent en tôles. Ce qui fut si longtemps une opération lente et entrecoupée, avec des hommes vêtus d'amiante, luttant et rusant avec de dangereux serpents de feu, est devenu un tapis roulant entraîné dans un mouvement rapide et continu, tout au long d'un des halls industriels les plus longs du monde. Puis les tôles brutes partent pour Ebange où l'acide et l'électrolyse, techniques froides et mordantes, succèdent à la brutalité chaleureuse du feu. Elles s'aminçissent, s'assouplissent, se décapent, se graissent, se dégraisent, se recuisent, s'écrasent, s'étament, se galvanisent, étoffe d'acier enroulée et déroulée comme du ruban de soie devant quelques ouvriers et ouvrières dont l'effort physique est si allégé que leur problème est la lutte contre l'ennui. Près de deux millions de tonnes de produits laminés plats sortent chaque année de la Sollac et son procès en mégalomanie s'est révélé si inconsistant qu'il est question de doubler la capacité des trains de laminaires.

L'Orne rivalise avec la



Les grands noms de la sidérurgie et de la métallurgie lorraine jalonnent la vallée de la Moselle. A elle seule cette concentration de houillères, de hauts fourneaux et de forges produit les deux tiers de l'acier français.

Fensch. La vallée s'embrancha sur celle de la Moselle, au pied de la centrale de Richemont dont les thermies sont fournies par les gaz excédentaires des hauts fourneaux. Elle contient la principale aciérie de Sidelor, Rombas, forte de huit hauts fourneaux et de neuf trains de laminaires. Puis l'étroite rivière s'encaisse dans un ravin de la forêt de Moyeuve, qui fut pendant un demi-siècle l'écran derrière lequel une Allemagne et une France ennemies cachaient leurs préparatifs. Elle franchit une limite départementale qui fut la blessure impossible à cicatriser d'une France justement irréconciliable. Le bassin de Briey commence. Wendel reparait. A Jœuf, il avait installé ce qui était alors la survivance française d'une dynastie industrielle annexée en même temps qu'une province. La vallée est si resserrée que la route, parfois, doit s'insinuer et, cependant, la sidérurgie persiste sous l'encouragement des mines de fer suspendues au-dessus des usines. En taillant le flanc du ravin, on a aménagé un terre-plein sur lequel Wendel construit une batterie de hauts fourneaux dont les dimensions, une fois de plus, épouvantent les conservateurs. En comptant Hagondange, Thionville, Audun-le-Tiche, les seules vallées de la

Moselle produisent plus d'acier que toute la France de 1938.

Les techniques du XIX^e siècle défavorisaient la France en général et la Lorraine en particulier. Celles d'aujourd'hui corrigent les infériorités d'autrefois. L'acier typiquement lorrain, l'acier Thomas, fils d'un minerai phosphoreux, condamné à un soufflage trop intense, n'atteignait pas aux qualités mécaniques de l'acier Martin, produit d'une matière première plus pure et d'un procédé moins brutal. L'utilisation de l'air enrichi a réduit ce handicap et l'utilisation de l'oxygène pur parvient à le retourner.

Sollac a mis en service, l'an dernier, un four rotatif à oxygène de 100 tonnes, dit Kaldo, parce qu'il fut inventé, en Suède, par le professeur Kalling et mis au point dans les usines de Domnarvret. Une autre aciérie d'avant-garde, Pompey, dont les travaux permirent l'exploitation du gaz à première vue indomptable de Lacq, applique le procédé autrichien Lonz-Donawitz, ou L.D. En 1965, le quart de l'acier produit en France proviendra du soufflage à l'oxygène pur. Le handicap lorrain aura disparu.

Contrairement à ce qu'ont cru des patriotes alarmés, il n'est pas indispensable que la France ait une métallurgie

égale en volume à celle d'une Allemagne plus industrielle et plus peuplée. La seule chose indispensable, c'est qu'elle ne soit pas d'un niveau technique inférieur. Restant ce qu'elle était en 1940, avec ses entreprises trop nombreuses et trop faibles, la sidérurgie française n'eût certainement pas survécu à une cohabitation dans la C.E.C.A. avec les autres sidérurgies européennes.

Un esprit d'innovation, qui s'exprime notamment dans l'Institut coopératif de recherches, I.R.S.I.D., l'a arrachée à ses routines, cependant que la pression des pouvoirs publics contribuait au regroupement des aciéries dans de grands ensembles dont les noms, Usinor, Sidelor, Sollac, Wendel, Lorraine-Escaut sont devenus familiers aux oreilles françaises. Le mouvement de concentration n'est d'ailleurs pas achevé. Les têtes de file des aciéries françaises furent très lentes à attendre une production annuelle d'un million de tonnes et elles n'ont pas encore dépassé deux millions — alors que les Allemands considèrent qu'une capacité de quatre millions correspond aux conditions d'exploitation optima et qu'il existe en Sibérie des géants sidérurgiques d'où ruissellent annuellement sept millions de tonnes de métal.

Exemple type

du prodigieux essor économique lorrain, Guénange, qui n'était qu'un village de 544 âmes en 1946, compte aujourd'hui 10 000 habitants. Une autre localité, Behren-lès-Forbach, est passée de 424 à 5 623 habitants en cinq ans.

NOUS SOMMES ENCORE DANS L'ÂGE DE FER MAIS NOUS EN SORTONS

Prodigieuse carrière de l'acier ! De 1860 à 1960, sa production a centuplé. Depuis 1930, elle a doublé. L'aciérie est l'une des premières ambitions des jeunes pays, comme on le voit aux Indes, au Brésil, en Turquie, etc. En Europe, vieux creuset, les progrès récents sont sensationnels. Le bilan de 1960 a été salué avec satisfaction, aussi bien en Angleterre, dont la production d'acier a dépassé 24 millions de tonnes, que dans la C.E.C.A., où elle a atteint 72 millions.

On ne doit pas s'imaginer, pourtant, que ce rythme pour-

ra être soutenu indéfiniment. Nous sommes encore dans l'âge de fer, mais nous en sortons. Les alliages légers, les plastiques réduiront de plus en plus les utilisations de dur métal sur lequel l'humanité a basé deux mille ans de progrès. En Amérique, l'acier est déjà entré dans une crise technologique qui, plus que la situation économique générale, explique pourquoi la sidérurgie ne travaille qu'à une fraction de sa capacité. L'Europe, malgré ses magnifiques progrès, en est encore à un stade de développement inférieur, mais les mêmes causes

produiront un jour les mêmes effets.

La sidérurgie du Marché commun est destinée vraisemblablement à atteindre un plafond de 110 millions de tonnes, avec la répartition suivante : Allemagne, 50 ; France, 30 ; Bénélux, 15 ; Italie, 15. Ce qui signifie que la marge française est encore considérable, puisque la production espérée pour 1961 n'atteint pas 20 millions de tonnes, le rôle de la Lorraine dans l'économie nationale ne fait que commencer.

Cette Lorraine faiseuse (Suite page 30.)

d'acier s'est toujours plainte de son isolement. Elle tourne le dos à l'espace économique français. Elle ne fut jamais reliée à l'espace économique allemand, en vertu de la politique de mise en quarantaine qui était celle de l'Empire. Le traité de Versailles fournit l'occasion fugitive de lui donner, aux frais de l'Allemagne, un chemin d'eau jusqu'au Rhin — mais, disent les Lorrains, « Clemenceau ne nous aimait pas ». Il fallut l'avènement de l'esprit de coopération européen pour que, et non sans peine, les difficultés fussent surmontées. Médiocre cours d'eau, ruisseau et tortueux, la Moselle, à partir de 1963, n'en portera pas moins jusqu'à Coblenze des chalands de type rhénan, 1350 tonnes et 250 m de tirant d'eau. Des quatorze écluses nécessaires, six sont construites ou en construction. Les vallées métallurgiques de la Pennsylvanie lorraine seront en communication fluviale directe avec Duisbourg et Bâle, avec Rotterdam et Cassel.

Mais tout a un revers. Plus exactement, rien n'est jamais fini. La canalisation de la Moselle tend à rejeter la Lorraine dans l'espace économique allemand. Les maîtres de forges, qui se sont si long-

temps accrochés à un protectionnisme intraitable, ont pris un autre esprit. « La C.E.C.A., disent-ils, nous a déjà intégrés à l'Europe. Elle nous a placés au-dessus des frontières. Nous n'avons plus à suivre que les lignes naturelles de l'économie. » Sollac, par exemple, vend à l'étranger la plus grande partie de sa production et les tôles des Volkswagen sortent de ses laminoirs.

Le marché germanique n'épouvante plus les Lorrains, il les attire. De son côté, il est si fort et si plantureux qu'il pourrait sans difficulté s'intégrer la deuxième Ruhr, après avoir tant fait pour freiner le développement.

Le correctif nécessaire est de souder plus fortement la Lorraine à l'espace économique français. La rivalité franco-allemande n'a pas cessé et il n'est pas souhaitable qu'elle cesse; il suffit qu'elle soit transportée des charniers vers les chantiers.

Le problème dépasse la Lorraine. Le problème dépasse même la France. Il est celui d'un rétablissement d'équilibre entre l'Europe du nord et l'Europe du midi. L'isthme qui sépare Marseille de Rotterdam joua, au cours des siècles, un rôle prépondérant dans l'arti-

culution du continent. Le proconsul Vetus songea, dit Tacite (Annales XIII - 53), à faire creuser un canal entre la Saône et la Moselle pour épargner une dangereuse navigation océanique aux transports à destination des provinces rhénanes de l'Empire. Six siècles plus tard, lorsqu'on partagea la couronne de Charlemagne, le morceau de choix, celui auquel on attachait le titre impérial, fut l'Etat de Lothaire qui, en réunissant l'Italie et les Pays-Bas, conjuguait les principaux foyers de civilisation de l'époque. Cette Lotharingie ne parvint pas à s'assurer sa survie politique, condamna l'Europe au choc front à front de l'Allemagne et de la France, mais elle subsista longtemps, invisible, dans le domaine économique et culturel. Son extinction résulta du triomphe des nationalismes et, au moins autant, de changements profonds dans l'équilibre économique européen. La route des légionnaires et des marchands romains, axe principal de l'Europe, ne fut plus qu'un chemin délaissé et les deux fleuves de l'isthme, le Rhin, le Rhône, se tournèrent le dos, non plus pour se faire la courte échelle, mais pour se fuir. L'une de nos grandes tâches est de les remariar.



Deux projets de canaux qui peuvent devenir des axes vitaux de l'expansion française :
à gauche, en noir, la jonction Saône-Moselle, avec, montant vers le Nord, la branche meusienne qui retrouve la Meuse à Givet. A droite, réclamée par les Alsaciens, la reconstruction du canal Rhône-Rhin. En grisé, le projet suisse de canal joignant le Rhin par le Haut-Rhône et le Léman.

L'UNES DE NOS GRANDES TACHES : REMARIER LE RHIN ET LE RHONE

Refaire le canal du proconsul Vetus est un moyen d'y parvenir. Il existe, de la Saône à la Moselle, mais si étroit, si périlleux, 99 écluses en 147 kilomètres, qu'il est pratiquement inutilisable. Le projet consiste à le reconstruire pour ces chalands de type rhénan qui, automoteurs ou poussés, et non plus remorqués, deviennent les prototypes de la navigation intérieure européenne.

Les écluses modernes ne sont plus les lentes et petites choses d'autrefois, mais de puissants monte-charge hydrauliques élevant et abaissant, en quelques minutes, des coques qui eussent été

gigantes dans les ports maritimes d'il y a cent ans. Rien, techniquement, ne s'oppose à la reconstruction du canal de l'Est sur le type des grandes voies d'eau du continent. Par la Moselle canalisée, il remtrait en contact le Rhône et le Rhin, la Méditerranée et la mer du Nord, ferait de Marseille et de Rotterdam deux ports jumeaux, unirait à l'isthme d'une branche meusienne la Provence aux Flandres, rétablirait sur la carte d'Europe une ligne de force coupée. Pour les Lorrains, il serait la percée du cul-de-sac dans lequel se trouve leur industrie. Ils lui fourniraient le gros de son

tonnage, avec leurs produits sidérurgiques et leurs scories de déphosphoration.

Mais l'Alsace proteste. Entre les deux provinces, voisines, mais contrastées, qui furent réunies dans le même sort et dans la même expression géographique sans éprouver l'une pour l'autre beaucoup d'inclination, une polémique est engagée. L'une, la Lorraine, n'est rhénane que par rivières interposées. L'autre, l'Alsace, est assise directement sur le fleuve. Elle revendique la part prépondérante dans le grand œuvre que sera la liaison du Rhin et de la Méditerranée.



Véhicule type de ces grandes voies, voici le chaland pousseur (123 mètres de long) doté des installations les plus modernes.

