

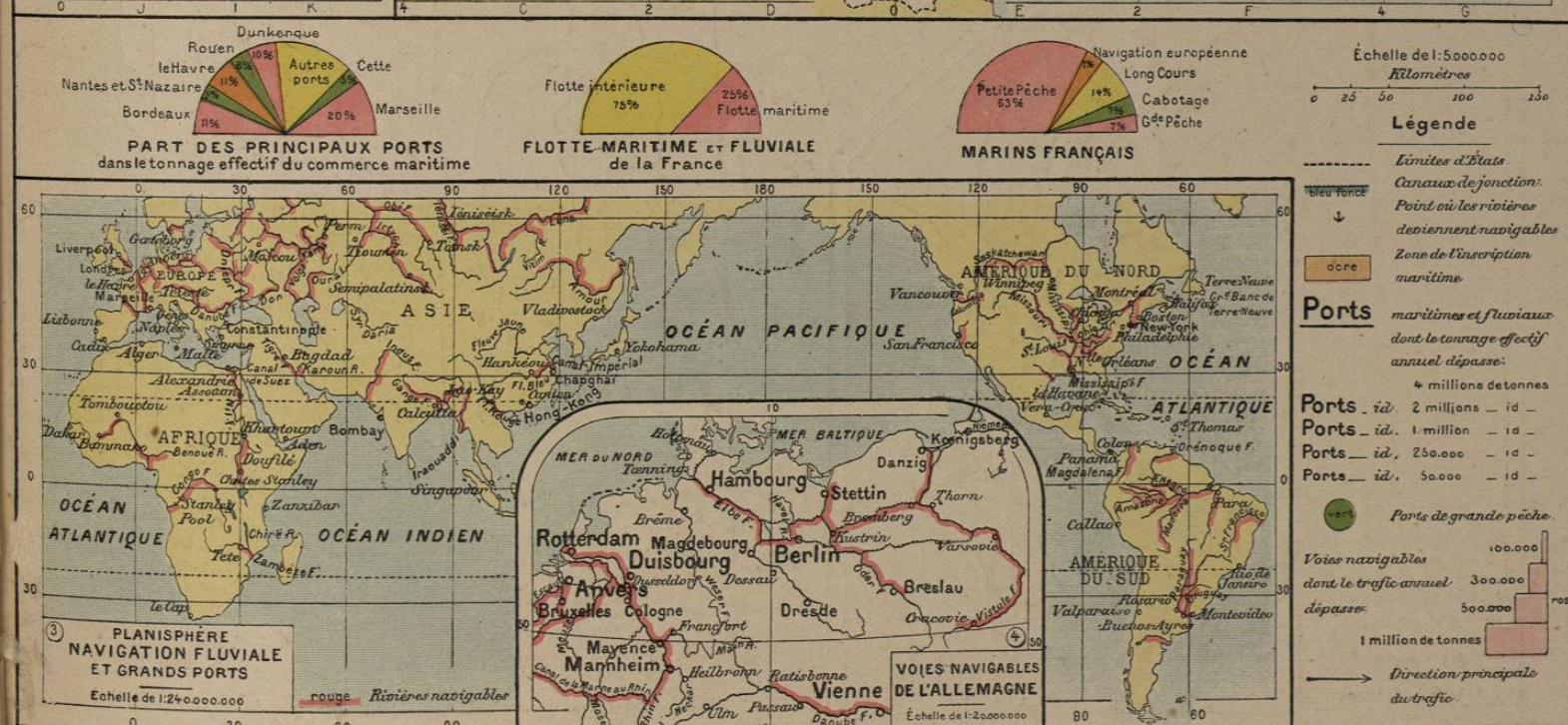


L'organisation de notre réseau de voies ferrées repose principalement sur la loi de 1847, l'obstacle du Massif central se fait sentir dans l'élargissement des mailles du réseau, et les détours bien amoindris toutefois, qu'il impose aux communications entre Toulouse et Paris ou Lyon. Aux grandes lignes transversales et rayonnantes ont été ajoutées des lignes concen-

triques autour de Paris et le long des frontières. L'importance stratégique et commerciale augmente aux points où le réseau forme un nœud : Ex. Amiens, Orléans, Le Mans, Limoges, etc. où se croisent une demi-douzaine de lignes.

Le trafic exprimé sur la carte est celui du tonnage des marchandises à petite vitesse. Les chemins de fer transportent près des deux tiers du poids total des marchandises qui circulent sur le territoire. Ce n'est que dans le nord et dans l'est qu'ils rencontrent une sérieuse concurrence dans les voies navigables. Le transport des houilles dans le nord et la vallée du Rhône, des fers et des matériaux de construction dans l'est, des vins dans le midi, influent manifestement sur l'intensité du trafic.

Armand COLIN & C<sup>e</sup>, éditeurs.



En France, les transports par eau équivalent au tiers des transports par voies ferrées. Le réseau navigable est très serré dans le Nord, grâce à la régularité des cours d'eau et à la faible du relief. Dans le Midi, des raisons contraires ont produit un résultat opposé. Le Nord dispose en outre d'un trafic énorme, qui permet aux canaux de prospérer à côté des

chemins de fer, en desservant Paris, Rouen, le Havre et la plupart de nos grandes agglomérations industrielles et minières du Nord et de l'Est. Les éléments du trafic sont moindres dans le Sud, où le beau canal du Midi, temporairement aliéné à une compagnie de chemin de fer, rend pour le moment peu de services.

On peut rattacher le cabotage aux transports par eau ; il ne fait une concurrence sérieuse aux chemins de fer qu'en Bretagne, où les découpures des côtes multiplient les relations maritimes.

Par contre, la plus grande partie de notre commerce extérieur se fait par l'entremise de nos grands ports. Marseille reste toujours le premier port de la Méditerranée, et marche de pair avec Anvers et Hambourg. La grande pêche est une industrie nationale sur nos côtes de la Manche ; elle a, dès le commencement du sixième siècle, amené les Normands et les Bretons sur les côtes de Terre-Neuve. Elle fournit à l'inscription maritime, c'est-à-dire à notre flotte de guerre, un contingent nombreux et excellent.

Armand COLIN & C<sup>e</sup>, éditeurs.

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA "ALFONSO REYES"



A la différence de la France du Nord, la France méridionale est limitée par de grandes barrières physiques. Les Alpes et les Pyrénées la séparent des peuples voisins, et contribuent ainsi à affermir l'assise territoriale de la France. Notre nationalité aurait pu être en péril, si, dans une position qui l'oblige à faire face partout, elle n'avait pas disposé, du moins

au sud, de l'appui de frontières naturelles. Dans la physiologie générale de la France, le Midi représente ce qu'il y a de plus varié comme relief et comme climat. Les plus hautes montagnes de la France du Nord n'atteignent pas à la taille des grands volcans d'Auvergne, et ne sont que des taupinières auprès des cimes alpines. Aux différences de climat engendrées

par les inégalités du relief s'ajoute, aux approches de la Méditerranée, le climat caractéristique des bords de cette mer, avec la flore spéciale qui l'accompagne. Cette variété de la France méridionale est d'autant plus frappante, qu'elle se concentre en un moindre espace. Tandis qu'au nord la France se projette en saillie sur l'Atlantique,

au sud elle se creuse en golfe, et diminue ainsi progressivement. L'interval qui sépare les deux mers. Il se réduit, au pied des Pyrénées, à une centaine de lieues. C'est la partie la plus serrée du continent Européen, presque un isthme, mais dont le porcelaine n'empêcherait qu'un détours facile sur la voie d'Angleterre aux Indes. La nature n'a pas préparé pour le Midi, comme

elle l'a fait pour le Nord, un centre commun. Le milieu en est occupé par un massif de hautes terres, d'où les rivières divergent et à travers lequel les communications sont difficiles. Ces conditions n'étaient guère favorables à la formation de grandes villes; Limoges et Saint-Etienne méritent seules ce titre, aux deux extrémités opposées du massif.

C'est dans les plaines qui entourent ce massif que se meuvent les grands courants de circulation reliant le Nord au Midi aussi bien que les différentes parties du Midi entre elles. La Saône, à l'est, la Charente, à l'ouest, rapprochent et confondent les deux moitiés de la France; celle-ci n'a pas d'éléments plus liants que la Bourgogne et la Saintonge. La plaine du Languedoc

joue le même rôle entre la Provence et la Gascogne; et l'existence d'une grande ville languedocienne, celle de Nîmes, au seuil de la vallée du Rhône, semble l'expression de ce rapport. La vie méridionale a ses principaux foyers dans les vallées des deux principaux fleuves. Lyon et Marseille, Toulouse et Bordeaux, reproduisent le dualisme fréquent dans une même

vallée d'une métropole intérieure et d'une métropole maritime. Mais on retrouve entre elles les différences tranchées qui caractérisent le midi; Lyon d'aspect à moitié septentrional, Marseille toute méditerranéenne; Toulouse bâtie en briques, et Bordeaux qui étale en forme de croissant ses beaux édifices de pierre le long du fleuve.

V.-L.