



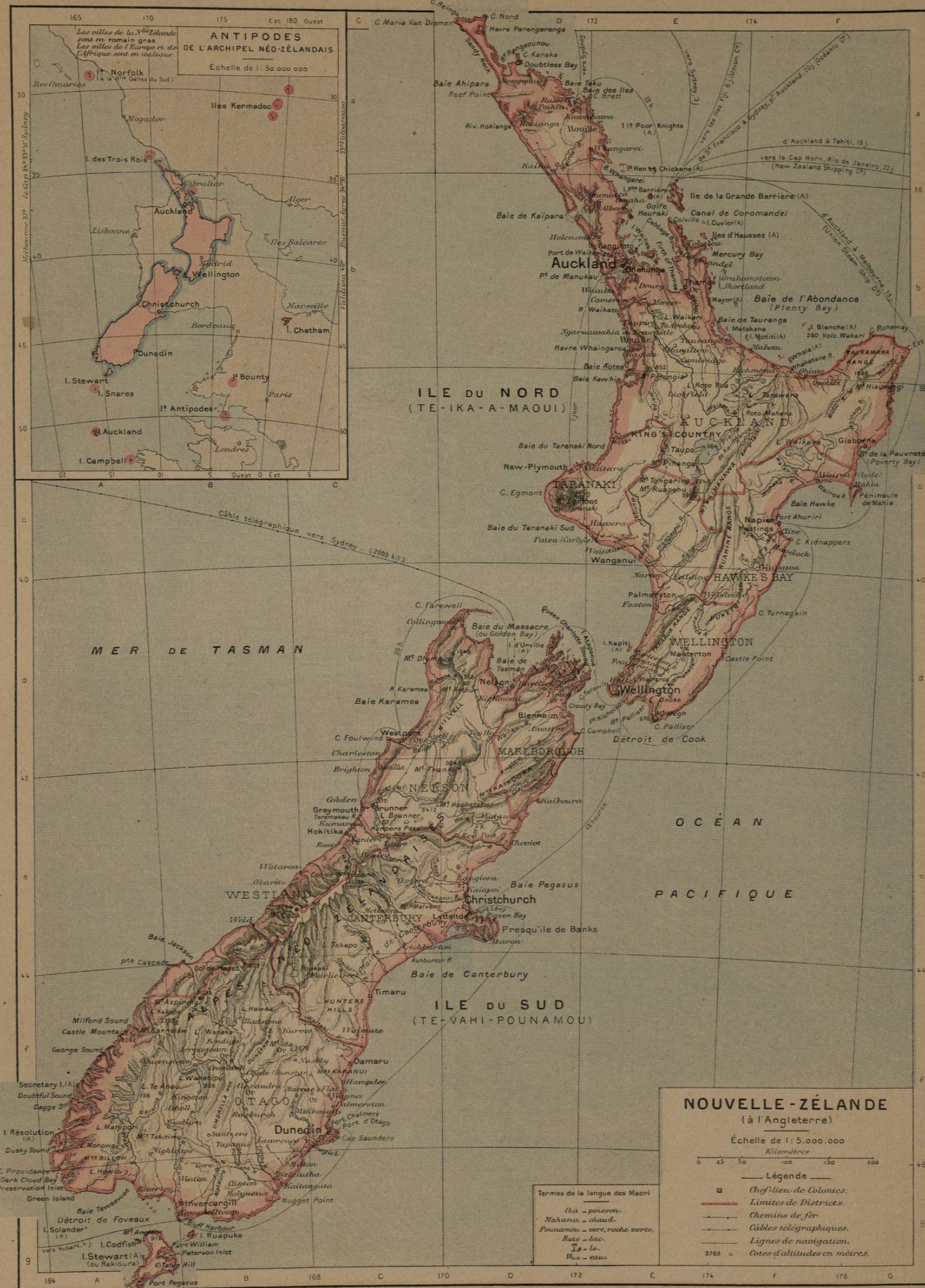
L'Irlande (84 525 kq) appartient au groupe de terrains anciens qui constituent l'Écosse et l'ouest de l'Angleterre. Sa structure accusée, plus fortement encore que celle des parties correspondantes de l'île voisine, les effets d'une érosion prolongée, car les couches houillères y ont presque entièrement disparu. Ses montagnes, distribuées par groupes aux extrémités, laissent à la

plaine la plus grande partie de la surface. Les plus élevées, près des fameux lacs de Killarney, ne dépassent guère nos cimes du Morvan. C'est entre leurs ramifications de vieux grès rouge que sont entaillées les baies profondes qui respirent les premiers atteints des bourrasques venues d'Amérique. L'observatoire de l'île Valentia signale leur arrivée au reste de l'Europe.

L'excès d'humidité (250 jours de pluie et plus d'un mètre de pluie annuelle sur la côte occidentale) les tourbières (plus d'un douzième du sol), l'absence de houille, mal compensée par l'abondance du fer, sont certainement des causes d'infériorité; mais le grand mal vient d'une mauvaise condition de la propriété, résultat de la conquête anglaise.

Cependant elle comptait, il y a un demi-siècle, plus de 8 millions d'hab. Les famines et l'émigration ont réduit ce nombre à moins de 5. Les trois quarts sont catholiques. C'est dans l'Ulster que se groupent la plupart des protestants, Écossais d'origine, hostiles aux revendications d'autonomie. Là s'est développée la principale industrie de l'île, celle du lin, autour de Belfast. V.-L.

Armand COLIN & C^{ie}, éditeurs.



L'Archipel de la Nouvelle-Zélande se rapproche par son étendue (571 000 kq) de l'Archipel britannique, tandis que par sa forme il rappelle celui du Japon. Un coup d'œil jeté sur le carton montre (en position renversée, pour la concordance des longitudes et des latitudes) les contours qui lui correspondent en position sur la face opposée du globe. La colonisation

européenne trouve un domaine approprié dans le climat de « cette Albion des antipodes » (Karl Ritter), dont la Grande-Bretagne a pris possession en 1859.

Les Alpes Néozélandaises, resserrées dans la partie où elles atteignent leur plus grande élévation, s'épaississent vers le sud à travers une contrée où des lacs et des fiords attestent

l'ancien séjour des glaciers. Leur direction se prolonge dans l'île du Nord par des chaînes qui se succèdent de Wellington au Cap Est. Mais, à l'ouest de ce prolongement, les déchirures du Queen Charlotte Sound, le volcanisme du Tongariro, du Tarawera (1886), du Wakari, trahissent des dislocations dont le retentissement n'a pas encore cessé.

Malgré sa position centrale, Wellington, capitale politique, le cède en population et en activité à Auckland, mieux à portée des grandes voies du Pacifique. Christchurch domine la région des pâturages, et Dunedin la région agricole. Quant à la population des Maori, elle se trouve aujourd'hui presque cantonnée dans l'île du Nord, un nombre de 43 000. V.-L.

Armand COLIN & C^{ie}, éditeurs.



Les flottes commerciales de paquebots qui sillonnent régulièrement les mers, suivent des directions déterminées et tracent ainsi des courants de relations, dont on a essayé de montrer ici l'importance respective. Pour la marine de guerre comme pour la marine marchande, il existe des dépôts permanents de charbon qu'il est utile de connaître, car un navire ne pouvant

guère porter plus de 12 à 15 jours de charbon, ces points de ravitaillement peuvent acquérir en certains cas une grande importance stratégique. Le réseau télégraphique, auquel il ne manque qu'un prolongement à travers le Pacifique pour entourer le globe d'une ceinture, transmet aux marchés les plus éloignés et aux principales étapes maritimes les ordres instantanés d'après

lesquels escadres ou paquebots peuvent régler leurs mouvements. L'intérieur des continents s'ouvre aux communications rapides par la navigation à vapeur et par les chemins de fer. Ici de plus grandes inégalités apparaissent. Les régions fluviales et lacustres du nord de l'Europe et de l'Amérique, les fleuves de l'Amérique du Sud, de l'Asie des

moissons et de l'Afrique équatoriale, offrent des facilités que le climat refuse ailleurs. Comme les chemins de fer, les grandes lignes de navigation fluviales sont les auxiliaires de l'infrastructure européenne; elle pénètre par elles dans l'Afrique équatoriale, tandis que l'Afrique saharienne lui reste fermée. C'est par les chemins de fer surtout que l'Eu-

rope met sa marque sur le globe. On compte 222 000 km. de chemins de fer en Europe; 275 000 aux États-Unis. Mais le réseau n'est nulle part plus serré que dans l'Europe occidentale. En Australie, dans la République Argentine, au Canada, on voit le réseau grandir avec la colonisation européenne; il attaque plus timidement l'Afrique par des lignes de pénétration.

Il enveloppe l'Inde; il sillonne le Japon, mais son heure n'est point encore arrivée en Chine. La zone de steppes et de déserts qui traverse en diagonale l'ancien monde, est à peine entamée; la se conserve le commerce par caravanes, avec les oasis pour étapes, les foires ou marchés sur la périphérie (foires de Sibirie occidentale, marchés du Soudan). Cependant une percée vient

de se faire à travers cette région d'isolement, par la construction (1880-1888) du chemin de fer russe qui unit la Caspienne à Samarcande, et ouvre l'antique voie de la *Sérice* (v. carte 18 b et 18 c). Le plus puissant courant commercial est celui qui relie l'Europe et les États-Unis à ses deux extrémités, — de Liverpool à Berlin d'une part,

de New-York à Chicago de l'autre — sont les plus grands marchés du monde. Mais la voie commerciale du monde antique, celle de la Méditerranée à l'Océan Indien, voit aussi par diverses causes son activité s'accroître. Elle atteint les foyers de population les plus denses, mais sans y rencontrer une force de production comparable à celle de l'Amérique du Nord. V.-L.