IV. Le Mans.	Eure-et-Loir, Mayenne, Orne, Sarthe, Seine-et-Oise (partie), Seine (partie).
V. Orléans	Loiret, Loir-et-Cher, Seine-et-Marne, Yonne, Seine-et-Oise (partie), Seine (partie).
VI. Châlons-sur-Marne	Ardennes, Aube, Marne, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Vosges.
VII. Besançon	Ain, Doubs, Jura, Haute-Marne, Belfort, Haute-Saône, Rhône (partie).
VIII. Bourges.	Cher, Côte-d'Or, Nièvre, Saône-et-Loire, Rhône (partie).
IX. Tours.	Maine-et-Loire, Indre, Indre-et-Loire, Deux-Sèvres, Vienne.
X. Rennes	Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine, Manche.
XI. Nantes	Finistère, Morbihan, Loire-Inférieure, Vendée.
XII. Limoges.	Charente, Corrèze, Creuse, Dordogne, Haute-Vienne.
XIII. Clermont	Allier, Loire, Puy-de-Dôme, Cantal, Haute-Loire, Rhône (partie).
XIV. Grenoble	Hautes-Alpes, Drôme, Isère, Savoie, Haute-Savoie, Rhône (partie).
XV. Marseille	Basses-Alpes, Alpes-Maritimes, Corse, Bouches-du-Rhône, Gard, Ardèche, Var, Vaucluse.
XVI. Montpellier . . .	Aude, Aveyron, Hérault, Lozère, Tarn, Pyrénées-Orientales.
XVII. Toulouse	Ariège, Haute-Garonne, Gers, Lot, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne.
XVIII. Bordeaux	Charente-Inférieure, Gironde, Landes, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées.
XIX. Alger.	Alger, Constantine, Oran.

Organisation maritime. — Tous les gens de mer, c'est-à-dire ceux qui se livrent à la navigation et à la pêche maritime, sont soumis à l'inscription de 18 à 50 ans : on en évalue le nombre à 150 000 environ. La France est divisée en 5 arrondissements, commandés par un préfet maritime ; chaque arrondissement se subdivise en sous-arrondissements et en quartiers, dirigés par des commissaires de marine et des syndics des gens de mer.

Voici le tableau des arrondissements et des sous-arrondissements.

1° Cherbourg. . . .	Cherbourg, Dunkerque, le Havre.
2° Brest	Brest, Saint-Servan.
3° Lorient	Lorient, Nantes.
4° Rochefort . . .	Rochefort, Bordeaux.
5° Toulon	Marseille, Toulon, Nice, Bastia, Alger.

RÉSUMÉ

I. **Gouvernement.** — La France est une république unitaire. Elle est gouvernée par un Président, chef du pouvoir exécutif, et par deux chambres, Sénat et Chambre des Députés, qui exercent le pouvoir législatif.

II. **Administration civile.** — Dans le département, préfet et conseil général ; dans l'arrondissement, sous-préfet et conseil d'arrondissement ; dans la commune, conseil municipal, maire et adjoints.

III. **Organisation judiciaire.** — Dans chaque canton, un juge de paix ; dans chaque arrondissement, un tribunal civil de première instance ; dans chaque département, une cour d'assises jugeant au criminel ; vingt-six cours d'appel, et une Cour de Cassation siégeant à Paris.

IV. **Instruction publique.** — Dans chaque arrondissement, un ou plusieurs inspecteurs primaires ; dans chaque département, un inspecteur d'académie ; seize académies ayant à leur tête un recteur ; un grand maître, le ministre, assisté d'un conseil supérieur. — Trois degrés d'enseignement : primaire, secondaire, supérieur.

V. **Organisation religieuse.** — Trois cultes reconnus : 1° le culte catholique, 18 archevêchés, 72 évêchés ; 2° l'église protestante, sans hiérarchie ; 3° la religion israélite.

VI. **Organisation militaire.** — Tous les Français sont soldats : armée active 535 000 soldats : en temps de guerre, la force militaire peut dépasser 3 millions et demi ; 19 corps d'armée, partagés en divisions et subdivisions ou brigades.

VII. **Organisation maritime.** — 150 000 inscrits maritimes ; 5 arrondissements, divisés en sous-arrondissements et quartiers.

§ 3. ÉTAT ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE

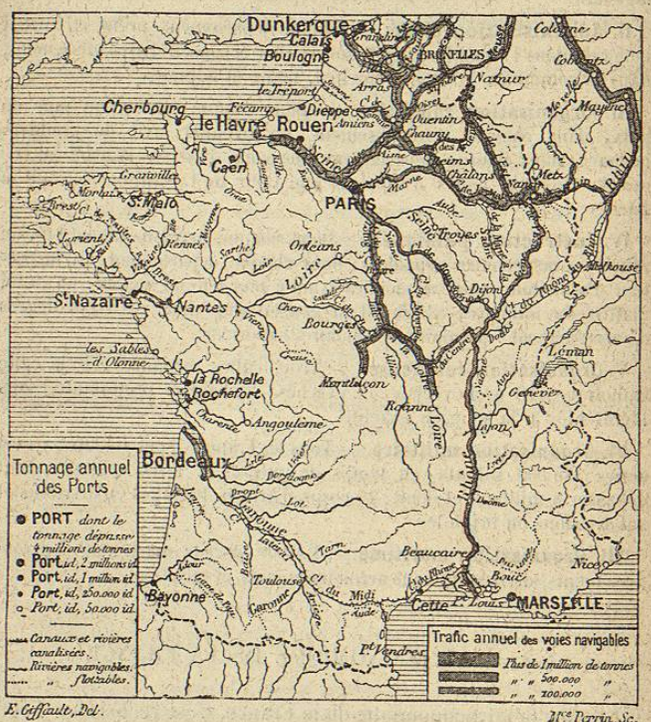
Étudier l'état économique de la France, c'est rechercher l'état actuel de ses voies de communication, de son agriculture, de son industrie, de son commerce, de sa colonisation.

VOIES DE COMMUNICATION

La France a pu se donner sans trop de peine des voies de communication de toute sorte. La modération générale de son

relief, la ceinture de plaines basses qui entoure le Massif Central et où coulent de larges fleuves, pour la plupart navigables, en favorisaient beaucoup l'établissement.

Routes. — La France possède depuis longtemps de bonnes routes. Mais c'est principalement avec Sully que commença



Rivières et Canaux.

l'amélioration des routes nationales. Il fit établir de larges voies plantées d'arbres. Colbert continua son œuvre. Les progrès les plus sérieux furent réalisés dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, d'abord par la création, en 1750, du service des ponts et chaussées, ensuite par le ministère, trop court, de l'intègre et habile Turgot. Tous les étrangers qui visitèrent

la France, vers cette époque, ont fait un éloge sans restriction de nos routes, qu'ils appellent les plus belles d'Europe. Depuis la Révolution de 1789, on s'est occupé plus spécialement des routes départementales et des chemins vicinaux. Les divers gouvernements, en particulier ceux de Louis-Philippe, de Napoléon III et la troisième République, se sont appliqués à l'achèvement du réseau routier de la France.

Nul pays au monde ne possède un ensemble de routes plus complet et mieux conditionné que la France actuelle. Même les montagnes sont dotées de chemins, presque toujours excellents. Ces routes se divisent en routes nationales, à la charge de l'État; en routes départementales, à la charge des départements; en chemins vicinaux, à la charge des départements et des communes. On compte 38 000 kilomètres de routes nationales, 30 000 kilomètres de routes départementales, 600 000 kilomètres de chemins vicinaux. Les routes françaises ont donc un développement total de 670 000 kilomètres.

Rivières et canaux. — Les rivières navigables de France ont un développement total de 8 400 kilomètres. La Durance est la seule grande rivière qui soit totalement impraticable. Les autres servent plus ou moins à la navigation, soit naturellement, soit après de légers aménagements.

Les canaux datent de diverses époques. Les plus anciens remontent au commencement du XVIIe siècle; la plupart sont de la première moitié du XIXe siècle. Un instant délaissés, ils reviennent en honneur, parce qu'ils peuvent rendre plus de services que les voies ferrées pour le transport des marchandises lourdes et encombrantes, peu susceptibles de se détériorer. Les canaux de France ont ensemble 5 050 kilomètres. Ils se divisent en canaux latéraux, qui suivent les rivières, et canaux de jonction, qui relient les différents bassins.

Les **canaux latéraux** principaux sont : dans le bassin de la Seine, celui de l'Oise, entre Janville et la Fère; celui de l'Aisne; celui de la Marne, entre Saint-Dizier et Dizy; celui de la Haute-Seine, entre Villebertin et Méry; celui de l'Yonne, entre Corbigny et Cravant; celui du Loing; — dans le bassin de la Loire, le canal latéral à la Loire, de Roanne à Briare; — dans le bassin de la Garonne, le canal latéral à la Garonne, entre Castets et Toulouse. La Somme, l'Orne et quelques autres rivières côtières sont également pourvues d'un canal latéral.

Les **canaux de jonction** principaux sont :

Le canal de Saint-Quentin, entre l'Oise, l'Escaut et la Somme;
Le canal de la Sambre à l'Oise, et le canal des Ardennes;
Le canal de la Marne au Rhin, par Bar-le-Duc, Toul, Frouard, Nancy, le col de Saverne;
Le canal de Bourgogne, entre l'Yonne et la Saône;
Le canal du Nivernais, entre l'Yonne et la Loire;
Le canal du Loing, bifurqué en canaux de Briare et d'Orléans, entre la Loire et la Seine;
Le canal de l'Est, entre la Saône, la Moselle et la Meuse;
Le canal du Rhône au Rhin, par la trouée de Belfort;
Le canal du Centre, entre Loire et Saône par le seuil de Chagny;
Le canal du Berry;
Le canal d'Ille-et-Rance et celui de Nantes à Brest;
Le canal des Deux-Mers, entre la Garonne, l'Aude et le Rhône.

Ces canaux, faits à différentes époques, n'ont malheureusement ni même largeur, ni même profondeur, ni même longueur d'écluses. On estime qu'il faudrait une somme de 830 millions pour donner au réseau des voies navigables françaises, une profondeur uniforme de 2 mètres et des écluses de 38 m. 50 de longueur; en outre, une lacune considérable existe entre les bassins de la Loire et de la Garonne, qui ne sont reliés par aucun canal.

Enfin, certaines rivières sont canalisées, c'est-à-dire approfondies à l'aide d'écluses et de barrages qui régularisent leur écoulement. La Seine, par exemple, doit à sa canalisation de pouvoir amener jusque devant Paris des navires d'un tirant d'eau de 3 m. 50.

Chemins de fer. — La première voie ferrée française fut ouverte, entre Saint-Étienne et Andrézieux, le 1er octobre 1828. La France avait 599 kilomètres de rails en 1842, quand fut décidée la création d'un véritable réseau national. Elle en possède aujourd'hui près de 40 000 kilomètres. Certaines régions montagneuses exceptées, la France est bien pourvue de voies ferrées en toutes ses parties.

Les chemins de fer français sont entre les mains de sept grandes Compagnies: du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans, du Midi, de l'Ouest et de l'État.

La *Compagnie du Nord* a six lignes principales, sans compter un grand nombre de lignes transversales et secondaires :

1° Paris au Tréport, par Beauvais ;

2° Paris à Calais, par Creil, Amiens, Boulogne;
3° Paris à Dunkerque, par Creil, Amiens, Arras;
4° Paris à Lille et Anvers, par Creil, Amiens, Arras;
5° Paris à Maubeuge, par Creil et Saint-Quentin;
6° Paris à Hirson, par Laon.

Plusieurs de ces lignes ont une grande valeur internationale. Elles sont le lien des relations de la France avec la Grande-Bretagne, la Belgique, et, par cette dernière, avec l'Europe septentrionale.

La *Compagnie de l'Est* possède trois lignes principales :

1° Paris à Givet, par Épernay, Reims;
2° Paris à Avricourt et Strasbourg, par Épernay, Nancy;
3° Paris à Belfort et Mulhouse, par Troyes et Langres.

En outre, deux lignes secondaires unissent Châlons à Metz par Verdun, et Montmédy à Belfort par Longuyon, Nancy, Épinal, le long de la frontière d'Alsace-Lorraine.

La ligne de Paris à Givet est empruntée pour aller en Allemagne; celle de Paris à Strasbourg est parcourue par l'express d'Orient, qui dessert Stuttgart, Munich, Vienne, Budapest, Belgrade, Constantinople; celle de Paris à Belfort mène en Suisse et en Autriche.

La *Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée* comprend deux lignes principales :

1° Paris à Lyon et à la Méditerranée, par Moret, Dijon, Mâcon, Lyon, Marseille et Nice;

2° Paris à Nîmes, par Moret, Gien, Nevers, Saint-Germain-des-Fossés, Clermont-Ferrand, Arvant, Alais.

Des voies secondaires unissent Saint-Germain-des-Fossés à Lyon, par Roanne et Tarare, ou par Roanne, Saint-Étienne et Givors; Arvant à Lyon, par le Puy et Saint-Étienne. De la première ligne se détachent en outre trois grands embranchements menant: 1° de Dijon à Neuchâtel, par Dôle et Pontarlier; 2° de Mâcon à Turin, par Culoz, Chambéry, la Maurienne; 3° de Lyon à Genève, par Culoz.

La *Compagnie d'Orléans* compte trois grandes lignes :

1° Paris à Toulouse, par Orléans, Vierzon, Limoges, Brive, Cahors et Montauban, avec embranchements de Limoges sur Périgueux et Agen; de Brive sur Rodez et Albi;

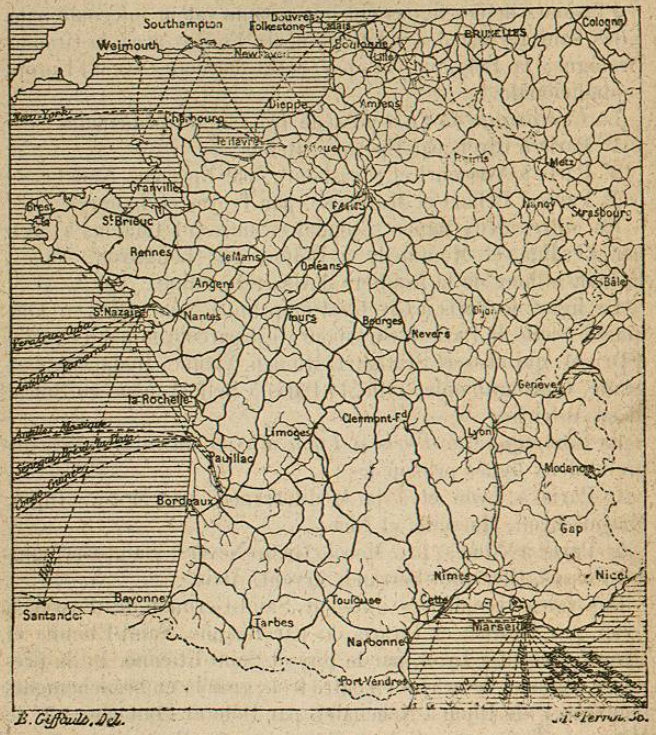
2° Paris à Bordeaux, par Orléans, Tours, Poitiers ;

3° Paris à Saint-Nazaire, par Orléans, Tours, Angers, Nantes, Savenay, avec prolongement de Savenay à Landerneau par Redon, Vannes, Lorient, Quimper.

La *Compagnie du Midi* possède trois lignes principales :

1° Bordeaux à Bayonne et en Espagne (Irun, Madrid);

2° Bordeaux à Cette, par Agen, Toulouse, Narbonne, avec bifurcation vers Barcelone;



Chemins de fer.

3° Arvant à Béziers, par Millau, et à Barcelone, par Narbonne et Port-Vendres.

Un embranchement important unit Bayonne à Toulouse par Pau et Tarbes, et de nombreuses lignes secondaires remontent le long des gaves jusqu'au cœur des Pyrénées.

La *Compagnie de l'Ouest* compte cinq lignes principales :

1° Paris à Brest, par Versailles, le Mans, Laval, Rennes;

2° Paris à Granville, par Versailles, Argentan, Flers;

3° Paris à Cherbourg, par Mantes, Lisieux, Caen;

4° Paris au Havre, par Mantes et Rouen;

5° Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors.

Des lignes transversales unissent Rouen à Chartres, Caen au Mans et à Angers, Caen à Laval et à Angers, Saint-Malo à Rennes et Redon.

La *Compagnie de l'État*, qui ne date que de 1879, a deux lignes principales :

1° Paris à Bordeaux, par Chartres, Saumur, Niort, Saintes;

2° Nantes à Bordeaux, par la Rochelle, Rochefort, Saintes.

Deux embranchements unissent les Sables-d'Olonne à Saumur et à Tours, la Rochelle à Poitiers par Niort.

Postes et télégraphes. — La France possède enfin 7400 bureaux de poste, 15 000 appareils de télégraphie électrique, 90 000 kilomètres de lignes télégraphiques, près de 300 000 kilomètres de fils. L'emploi des téléphones se répand de jour en jour.

Les télégraphes français sont reliés directement à ceux des pays voisins. En outre, des lignes sous-marines unissent la France à l'Angleterre à travers le Pas de Calais et la Manche, Brest à l'Amérique, Port-Vendres à l'Algérie, Toulon à Ajaccio et à Livourne.

RÉSUMÉ

I. **Routes.** — La France possède environ 670 000 kilomètres de routes, dont 38 000 de routes nationales, 30 000 de routes départementales et 600 000 kilomètres de chemins vicinaux.

II. **Rivières et canaux.** — La France possède 8400 kilomètres de rivières navigables et 5050 kilomètres de canaux latéraux ou de jonction. Les principaux canaux de jonction sont ceux de la Marne au Rhin, de Bourgogne, du Rhône au Rhin, du Centre et des Deux-Mers.

III. **Chemins de fer.** — La France a près de 40 000 kilomètres de voies ferrées, appartenant à sept grandes Compagnies : du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans, du Midi, de l'Ouest et de l'État.

IV. **Postes et télégraphes.** — 7400 bureaux de poste, 15 000 appareils de télégraphie électrique, 90 000 kilomètres de lignes télégraphiques.

AGRICULTURE

Condition générale. — La propriété rurale en France est extrêmement morcelée. On compte plus de 8 millions de pro-

priétaires fonciers. Le quart de sa superficie est occupé par des propriétés ayant moins de 6 hectares. Cet état de choses présente un avantage : le paysan qui travaille sa propre terre pour lui-même en tire plus que le mercenaire embrigadé à la solde d'autrui ; la petite propriété rapporte en moyenne 1 ou 2 pour 100 de plus que la grande. Par contre, la terre se trouve placée entre les mains de gens peu fortunés et peu instruits, qui n'ont ni les moyens, ni le goût d'améliorer leurs terres par de meilleurs procédés de culture et une étude raisonnée du sol.

La protection de l'État s'est exercée d'une manière heureuse en faveur de l'agriculture. Des travaux d'ordre général, canaux d'irrigation et de desséchement, l'ont améliorée. Un Institut agronomique, les trois Écoles d'agriculture de Grignan, Montpellier et Rennes, trente-trois fermes-écoles ont été créés pour faire connaître et vulgariser les méthodes scientifiques de culture. Un ministère spécial a été créé pour défendre plus efficacement les intérêts de l'agriculture et étudier les questions qui s'y rapportent.

Amélioration du sol. — Le progrès agricole dans la France moderne a porté sur trois points : 1° accroissement de l'étendue du terrain cultivé ; 2° amendement et transformation du sol ; 3° perfectionnement de l'outillage.

Depuis 1840, la surface des landes et des terrains incultes en France est tombée de 7 500 000 à 4 500 000 hectares. Les Landes, la Dombes, la Sologne, la Brenne, pays de marécages et d'étangs, insalubres, infertiles et déserts, ont été conquises à l'agriculture. La Camargue a été desséchée ; la Crau, pierres sur pierres, a été colmatée. Dans les Alpes et les Pyrénées, le reboisement et le regazonnement conjurent de plus en plus la dégradation des pentes.

L'amendement du sol résulte du développement des communications. Le sol, transformé par des mélanges de principes nouveaux, a eu sa force de production considérablement accrue. Les terres granitiques de la Bretagne ou du Massif Central ont été fécondées par l'adjonction de terrains calcaires. Les calcaires durs et pulvérulents ont été améliorés par le marnage. Les sols appauvris par une production incessante ont été régénérés par les phosphates. Des mélanges de ce genre ont transformé notamment la Champagne Pouilleuse et le pays de Caux.

L'outillage agricole a subi le contre-coup du progrès économique. Les machines à bras, puis à vapeur, ont remplacé les

instruments primitifs qui étaient encore en usage vers 1840. De 1862 à 1882, le nombre des machines à vapeur employées pour l'agriculture s'est élevé de 2 849 à 9 258 ; celui des machines à battre, de 100 000 à 211 000.

Statistique de la production agricole. — La superficie de la France est ainsi répartie :

Bois et forêts	9 000 000	hectares
Céréales	15 000 000	—
Légumes et cultures maraîchères	2 500 000	—
Cultures industrielles	700 000	—
Prairies et pâturages	6 800 800	—
Pacages	3 000 000	—
Vignes	2 000 000	—
Jachères	4 800 000	—
Terres incultes	4 400 000	—
Eaux, chemins, terrains bâtis	4 000 000	—

Les *forêts* couvrent en général les montagnes. Les plaines en renferment quelques-unes, entre autres celles de Compiègne, de Saint-Germain, de Fontainebleau, d'Orléans, des Landes. Les forêts sont plus nombreuses à l'Est et au Centre que dans l'Ouest et le Midi. Elles appartiennent soit à l'État, soit aux communes, soit aux particuliers.

Les *céréales* occupent principalement la région des plaines, c'est-à-dire le Nord, le bassin Parisien, la Normandie, le pays de la Loire, les plaines de la Garonne et de la Saône. Le blé a la première place parmi les céréales : de 1815 à 1887, l'étendue cultivée en blé s'est élevée de 4 600 000 hectares à plus de 7 millions ; le rendement du blé à l'hectare est monté de 8,6 à 14 et 15 hectolitres, rendement encore trop faible ; la production totale, de 40 millions d'hectolitres à 100 millions environ. L'avoine a de même beaucoup gagné. Le maïs est resté stationnaire, confiné dans les vallées de la Garonne et de la Saône. Le seigle et le sarrasin ou blé noir ont reculé, et ne se trouvent plus que dans les sols rocailleux et ingrats, Bretagne, Limousin, région des Ségalas.

Les principales *cultures alimentaires* sont la pomme de terre, qui s'est beaucoup étendue depuis un siècle ; la truffe (Périgord et Basses-Alpes) ; les légumes (environs des grandes villes) ; les primeurs (Anjou, Ceinture Dorée de la Bretagne).

Les *cultures industrielles*, sujettes aux variations économiques, ont, les unes prospéré grandement, les autres beaucoup