

dresse des batteries. Le maréchal Soult, à la tête de trente mille hommes seulement, tint en échec une armée de soixante mille, protégé qu'il était par le canal du Languedoc. Le canal de Saint-Denis, quoique encore sans eau, fut pris pour ligne de défense lors de la bataille de Paris. En Flandre, ces mêmes canaux, qui fertilisent et assainissent le pays, tout en facilitant l'approvisionnement des places de guerre, servent à en inonder les alentours. Les canaux de Moeres, Bergues et Furnes, avant qu'une paix désastreuse nous eût forcés de détruire les beaux ouvrages qui protégeaient la ville de Dunkerque, donnaient, comme le canal royal militaire en Angleterre, et celui de Croydon en Écosse, abri à des bâtiments de 200 à 300 tonneaux. Ces mêmes canaux produisaient des chasses énergiques qui nettoyaient le port et l'ont approfondi de 15 pieds en neuf ans.

Rivières. — *La navigation des rivières, des lacs et de la mer n'étant plus, comme celle des canaux, grevée généralement de l'intérêt d'un capital de construction, est, dans certains cas, plus économique et peut opposer une concurrence redoutable aux chemins de fer.* Aussi voyons-nous la Seine, malgré ses nombreux détours, lutter, pour le transport des marchandises, avec les chemins de Rouen et du Havre¹. La Saône, entre Châlons et Lyon, partage le tonnage avec le chemin de fer parallèle ; mais on ne saurait en conclure que les rivières sont toujours capables de rivaliser avec les chemins de fer. L'avantage, au contraire, appartiendra le plus souvent à ceux-ci. Elles sont toutes plus ou moins sinueuses, quelquefois parsemées d'écueils, divagantes, torrentielles ou pauvres d'eau, et elles ne deviennent navigables qu'à l'aide de dépenses considérables. Le Rhin, de Bâle à Strasbourg, est tellement rapide, que toute navigation régulière devient impossible. Le Rhône ne soutient la concurrence du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée qu'avec une extrême difficulté. Les bateaux, enfin, qui descendent la Loire au-dessus de Roanne, ne peuvent la remonter et sont dépecés à Roanne; et d'Orléans à Tours même le tonnage du chemin de fer (518,000 tonnes) est bien plus grand que celui de la rivière

¹ Le tonnage du chemin de fer, cependant, d'après le tableau de M. Minard, a, dans ces dernières années, augmenté plus rapidement que celui de la rivière.

(125,000 tonnes). De Tours à Nantes il est à peu près le même sur les deux voies. Les lacs, la mer surtout, présentent les chances d'une navigation souvent longue, irrégulière, et périlleuse.

On a beaucoup agité la question de savoir si les chemins de fer pouvaient être d'une grande utilité en cas de guerre, comme voies stratégiques.

Napoléon a dit que l'art de faire la guerre consistait en grande partie à savoir réunir, à un moment donné, le plus grand nombre de troupes possible sur un même point. Il ne paraît pas douteux que les chemins de fer ne soient appelés à faciliter la solution du problème, et déjà l'expérience a prouvé leur utilité pour le transport des armées.

M. le comte Daru a objecté à l'usage des chemins de fer, comme voies stratégiques, que les armées sont composées non-seulement d'infanterie, mais encore de cavalerie et d'artillerie, et que les chemins de fer se prêteraient difficilement au transport rapide de la cavalerie.

« Le matériel d'un chemin de fer, a-t-il dit, sera généralement insuffisant pour le transport d'un nombre considérable de chevaux. Le débarquement de ces chevaux sera long et difficile. » Nous ne saurions admettre cette objection. Le transport des chevaux peut se faire non-seulement dans les waggons consacrés spécialement à cet usage, mais encore dans la plupart des waggons à marchandises. Nous devons aussi faire remarquer que, nos grandes voies stratégiques étant réunies à Paris par le chemin de ceinture, on pourra toujours, à un moment donné, concentrer sur l'une d'elles tout le matériel des autres. Quant à ce qui est des difficultés que présente l'embarquement des chevaux, il a été prouvé, par des expériences spéciales, qu'elles étaient beaucoup moins grandes qu'on l'avait supposé.

On a prétendu que les chemins de fer seraient bientôt détruits ou coupés par l'ennemi. Ils le seraient sans doute, dans les parties du territoire que l'ennemi occuperait, mais de grandes portions de chemin hors de sa portée serviraient toujours, dans ce cas, à transporter les troupes qu'on lui opposerait.

La guerre d'Orient nous a offert un exemple bien frappant de

l'utilité dont peuvent être; en certaines circonstances, les chemins de fer pour l'attaque autant que pour la défense. Le chemin de Paris à la Méditerranée a transporté la plus grande partie de l'armée française et même une partie de l'armée anglaise. Il a été surtout d'une grande utilité pour le transport du matériel. La Russie, heureusement pour les puissances occidentales, est moins bien partagée que la France sous le rapport des chemins de fer. Un chemin de fer existe entre Saint-Petersbourg et Moscou¹; mais, de Moscou, les communications avec le midi de la Russie n'ont lieu que par terre ou par eau. Les transports de troupes par les routes ordinaires, en hiver surtout, sont excessivement difficiles. Avec un chemin de fer, qui se fût trouvé complètement à l'abri des attaques des armées ennemies, le czar aurait pu jeter, presque instantanément, en Crimée, une armée de plusieurs centaines de mille hommes opposant un obstacle insurmontable à la prise de Sébastopol et à l'envahissement du territoire, et rien n'eût été plus facile que l'approvisionnement de cette armée. Félicitons-nous de ce que la Russie n'a pas eu à sa disposition cette arme redoutable, et disons que *les chemins de fer sont un puissant moyen de défense pour le pays qui les possède, plus encore peut-être qu'ils ne sont un moyen d'attaque*².

¹ Ce chemin, suivant le *Journal des Travaux publics* de Saint-Petersbourg, a transporté, pendant la guerre de Crimée, 580,000 soldats.

² Nous n'avons parlé que des services importants que pourraient rendre en temps de guerre les grandes lignes de chemins de fer; mais on n'a pas oublié ceux d'un ordre moins élevé qu'a rendus le petit chemin de Balaklava. On étudie aujourd'hui, par ordre de l'Empereur, un nouveau système de chemins portatifs qui seraient d'une grande utilité pour faciliter les mouvements d'une armée en campagne.