

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

PAUL MEURIOT

Le trafic du canal allemand des Deux-Mers (1897-1908)

Journal de la société statistique de Paris, tome 51 (1910), p. 181-188

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1910__51__181_0

© Société de statistique de Paris, 1910, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

III

LE TRAFIC DU CANAL ALLEMAND DES DEUX-MERS

(1897-1908)

Le peu d'épaisseur du relief de la péninsule Cimbrique devait naturellement donner l'idée de joindre les deux mers allemandes. Le plus ancien projet connu remonte aux dernières années du quatorzième siècle ; il ne fut toutefois réalisé qu'à la fin du dix-huitième par le canal de l'Eider. Ce canal, creusé de 1774 à 1784 par l'État danois, empruntait le cours de l'Eider depuis son embouchure à Tønning, le remontait jusque près de Rendsbourg et de là (c'était en somme le vrai canal) allait directement à Holtenau ; du fleuve à la Baltique il n'y avait que 31 kilomètres. Mais le canal était peu profond, hors d'état de servir à la navigation moderne, à plus forte raison à la marine de guerre. Aussi, à peine maître des duchés danois du Schleswig-Holstein, le gouvernement prussien songea-t-il à une autre voie. Dès 1865, un comité était constitué à cet effet et, en 1873, le nouveau Reichstag de l'Empire discutait un projet. On sait que Moltke y fit opposition, déclarant que construire des vaisseaux de guerre valait mieux que creuser le canal. Mais, quelques années plus tard, le vieux maréchal était converti : les travaux du canal étaient commencés en 1887 et le canal fut inauguré en juin 1895.

(f) Ce sont les communes dont le centime vaut plus de 6.000 francs.

Le canal allemand des Deux-Mers (officiellement canal Empereur-Guillaume) a une longueur de près de 100 kilomètres (98, exactement). Il commence, comme on sait, sur l'estuaire de l'Elbe à Brunsbüttel, à 60 kilomètres en aval de Hambourg, rejoint l'Eider à 25 kilomètres en aval de Rendsbourg et, à partir de ce point, utilise le sillon de l'Eider et de l'ancien canal et arrive directement dans la baie de Kiel, à Holtenau. La profondeur du canal est de 9 mètres, sa largeur, de 60 mètres, au niveau de l'eau et de 22 au plafond.

Une pareille œuvre est évidemment considérable. Par le tableau suivant, on peut juger du rapprochement des distances que le canal effectue des ports de l'Ouest à la Baltique (en prenant Kiel comme point de comparaison). De Hambourg, le raccourcissement est de près des deux tiers; il est de plus de moitié de Bremerhaven et Emden. Il est encore très important pour les ports hollandais, belges, français et anglais. Mais il est incontestable qu'il a moins de portée pour les ports anglais du Nord, en face des détroits danois et cela aura son influence sur le trafic du canal que nous allons étudier.

TABLEAU I

Distance de Kiel à certains ports de l'Europe occidentale (en kilomètres)

De Kiel	Par le cap Skagen kilom.	Par le canal kilom.	Raccourcissement kilom.
Hambourg	1.196	409	787
Bremerhaven	1.102	503	599
Emden	1.155	640	515
Amsterdam	1.272	833	439
Rotterdam	1.330	887	443
Anvers	1.442	1.000	442
Dunkerque	1.481	1.039	442
Londres	1.537	1.094	443
Hull	1.330	992	338
Hartlepool	1.281	1.057	224
Newcastle	1.292	1.094	198
Leith	1.351	1.196	155

I. Trafic général. — Depuis l'ouverture du canal jusqu'à l'an passé le mouvement des navires est en progrès constant. Lors de la première année de pleine exploitation, soit 1897 (il s'agit ici de l'année financière d'avril 1896 au 31 mars 1897), le total des navires ayant emprunté le nouveau canal était de 25.826; il atteint 30.230 en 1902 puis dépasse 32.000 aux années 1903, 1904, 1906 et s'élève à plus de 34.000 en 1906 pour demeurer à ce chiffre en 1907 et 1908, dernier exercice connu. Le total exact, à cette dernière date, a été de 34.121, inférieur de 500 unités sur 1907 et même de 60 environ sur 1906. Le tonnage suit la même marche ascendante. En effet, en 1897, l'ensemble des navires ayant passé par le canal jaugeait un total de 3.118.000 tonnes. Ce total s'élève assez sensiblement jusqu'en 1900 et atteint à cette date 4.282.000 tonnes; mais alors il demeure stationnaire lors des années 1901 et 1902 qui correspondent à une crise économique dans l'Empire allemand, et même il y a, dans l'exercice 1901, un recul d'une centaine de mille tonnes sur l'année précédente. Mais, après 1902, la progression reprend; de 4.935.000 tonnes en 1903, le trafic du canal atteint 6.326.000 en 1907, taux maximum constaté jusqu'à ce jour, car le dernier exercice, celui de 1908, est marqué

par une dépression. Le tonnage de 1908 n'est que de 6.012.000, soit 314.000 de moins qu'en 1907 ou 4,96 %. Il y a donc diminution du tonnage, comme du nombre des navires de passage et ce phénomène est dû sans aucun doute à la crise de l'année 1908. Le moindre trafic du canal en est une des expressions. En somme, du début jusqu'au dernier exercice, le mouvement général du canal accuse un progrès de 8.600 navires et de 2.894.000 tonnes, soit respectivement de 32,70 et 93,20 %. Le progrès du tonnage est donc beaucoup plus accentué que celui du total des navires, différence qu'explique la moyenne toujours plus élevée de la capacité des navires, comme nous le verrons ci-dessous.

Mais, dans ces chiffres, la statistique allemande distingue le trafic intérieur au canal et extérieur ou *Durchgangsverkehr*. Avec cette réserve, le mouvement total était, en 1897, de 13.758 navires avec 2.736.000 tonnes ; il est, en 1908, de 21.100 navires avec 5.250.000 : l'accroissement des unités de passage est donc de plus de 7.300 tonnes ou 53,30 % et celui du tonnage de plus de 2.500.000 tonnes ou 91,50 %. Ici, comme pour l'ensemble du mouvement, nous constatons une augmentation plus sensible du tonnage que du nombre des navires. Ce qu'il faut noter surtout, c'est que la proportion du *Durchgangsverkehr* au total général du trafic est demeurée la même, dans cette première décade d'exploitation, soit de 87 %.

II. Nature du trafic : vapeurs et voiliers. — Dans l'ensemble du mouvement de la navigation, il y a accroissement des unités pour les vapeurs comme pour les voiliers. Les voiliers (y compris les bateaux remorqués) étaient, en 1897, au nombre de 14.811 ; on en compte, en 1908, 19.092, soit un accroissement de 4.281 unités ou 28,80 %. Le total des vapeurs s'élève de 11.005 à 15.029, soit une augmentation de 4.024 unités et de 36,50 %. Cette proportion est donc plus forte pour les vapeurs, mais cependant le rapport des voiliers au total général des navires est demeuré à peu près le même, 57,70 % en 1897 et 56 % en 1908. Leur participation au tonnage général est aussi stationnaire aux environs de 21 % ; mais il importe d'observer que sur les 1.266.000 tonnes attribués aux voiliers et navires remorqués, les voiliers proprement dits n'en comptent même pas la moitié (592.000 tonnes), leur proportion dans l'ensemble du tonnage (6.012.000 tonnes) n'est donc que de 9,87 %. Elle s'abaisse même à 6,80 % si on considère le trafic extérieur au canal (*Durchgangsverkehr*).

De part et d'autre, le tonnage moyen des navires a augmenté ; en 1897, la capacité moyenne des voiliers et bateaux remorqués était de 44 tonnes ; elle est aujourd'hui de 66 ; mais elle ne dépasse pas 38 pour les voiliers proprement dits. Pour les vapeurs le tonnage moyen passe de 224 à 316. Des deux côtés en effet les petites unités diminuent. Ainsi, en 1897, la très grande majorité des voiliers, soit 12.206 sur 14.821 ou 83 %, ne dépassaient pas 50 tonnes. Aujourd'hui, cette proportion s'abaisse à 73 %. Il y a dix ans, les voiliers de plus de 100 tonnes formaient à peine 7 % du total des voiliers et bateaux remorqués ; aujourd'hui, ce rapport est de 12,15 %. Enfin, en 1898, un tonnage de plus de 400 tonnes était une rareté (70 unités de ce genre sur 14.821 navires) ; en 1908, on compte plus de 500 unités (505) dépassant 400 tonnes.

Quant aux vapeurs, l'accroissement des unités de fort tonnage est encore plus sensible. En effet, le nombre des vapeurs de moins de 100 tonnes est demeuré le

même de 1898 à 1908 (5.611-5.650), mais leur rapport au nombre total s'est abaissé de 52 à 39 %. L'ensemble des vapeurs de 400 tonnes passait de 2.304 à 4.160, soit de 21,8 à 29 %, et les vaisseaux de plus de 1.000 tonnes triplaient leur effectif (651 en 1908 au lieu de 206 en 1898).

Enfin, au sujet de la qualité des navires, un détail est à noter : les unités appartenant à des lignes régulières de navigation augmentent de nombre (5.868 au lieu de 5.089), mais surtout de tonnage (2.093.000 au lieu de 949.000), et représentent aujourd'hui plus du tiers de l'ensemble du trafic.

Vapeurs et voiliers, bien entendu, n'ont pas la même activité toute l'année. C'est naturellement pendant la belle saison que le canal est le plus fréquenté : ainsi, tandis que de mai à novembre le trafic moyen mensuel est d'environ 500.000 tonnes, il n'est que de 330.000 pour les autres mois et tombe au-dessous de 300.000 en janvier et février. Mais ce ralentissement du mouvement est assez peu sensible pour les vapeurs. Dans cinq mois de moindre trafic (décembre-avril) le total des vapeurs est encore 36 % de l'ensemble, au lieu que pour les voiliers cette proportion n'est que de 22 %. Pendant ces cinq mois, en effet, 3.053 vapeurs (sur 8.560) ont passé par le canal, et la moyenne mensuelle ne descend pas au-dessous de 500 unités ; par contre, il n'est passé que 1.190 voiliers (sur 5.547) et dans les mois de janvier et février leur moyenne n'est que de quelques dizaines (minimum 48, en février). Ces données, bien entendu, ne s'appliquent qu'aux navires à destination de l'extérieur du canal.

DIRECTION DU TRAFIC. — Pour bien apprécier le mouvement du canal, il est nécessaire de connaître dans quel sens s'effectue la direction du trafic, soit de la mer du Nord à la Baltique (Brunsbüttel-Holtenau), soit de la Baltique à la mer du Nord (Holtenau-Brunsbüttel). C'est ce double mouvement qu'il nous faut examiner, en indiquant en même temps la provenance des navires effectuant l'une ou l'autre traversée.

A) Direction Brunsbüttel-Holtenau. — En 1897, on relevait dans cette direction un peu moins de moitié des navires, 12.551 sur 25.826 et 43,45 % du total du tonnage. En 1908, le total des navires est de 16.393 : son accroissement est de 3.842 unités, tandis que, dans l'ensemble, il y a surplus de 8.305 et ce chiffre ne représente plus que 45 % du total (34.121). Quant au tonnage, il est à 2.593.000 tonnes au lieu de 1.351.000 en 1897 ; mais, si sensible que soit cette augmentation, sa part dans le tonnage général du canal n'a pas varié. La très grande majorité des navires vient des ports allemands de la mer du Nord et des bouches de l'Elbe, et c'est surtout leur contingent qui fait l'augmentation du nombre des navires ; cet accroissement total (3.430) dépasse celui des unités de passage (1897-1908). Nous constatons le même progrès en ce qui concerne le tonnage. De 1897 à 1908, le tonnage des navires venant des ports allemands, de la mer du Nord et des bouches de l'Elbe était de 767.000 tonnes ; en 1908, il est de 1.500.000. Il a donc presque doublé. Mais le tonnage des bateaux venant des ports anglais a plus que doublé et représente aujourd'hui un total de 430.000 tonnes ; celui des ports belges, hollandais et rhénans n'a pas augmenté d'autant, il passe de 220.000 à 325.000 tonnes. Quant aux provenances françaises, elles ne forment qu'un trafic insignifiant, 48 navires avec 27.600 tonnes en 1908.

Quelle est la destination des navires traversant dans cette direction ? La proportion est la suivante : 68 % pour les ports allemands de l'Est, 17,5 % pour les ports

danois, 7,5 et 7 % respectivement pour les ports russes et suédois, etc. Pour les ports de Norvège, la proportion est insignifiante et la raison géographique l'explique aisément. Mais si l'on considère le tonnage, la proportion précédente change. En effet, la part des destinations russes est alors de 25 %. C'est que, tandis que les voiliers et bateaux remorqués vont en nombre considérable vers les ports allemands ou danois, les ports russes sont surtout fréquentés par les vapeurs, et ceux-ci (si l'on ne compte que le tonnage à destination des ports non allemands) représentent 622.000 tonnes sur 1.128.000, soit 56 %.

B) *Direction : Hollenau-Brunsbüttel.* — C'est dans cette direction que s'effectue la majeure partie du trafic, et, comme nombre de navires et quantité de tonnage, la proportion respective est de 54 et 57 %. De 1897 à 1908, le total des unités de passage s'est accru de 5.463 et le tonnage a presque doublé, passant de 1.766.000 à 3.472.000 tonnes. Mais, dans cette direction, les ports allemands ont une part moins prépondérante que dans l'autre sens. Tandis que, dans la précédente direction, la part des ports non allemands dans le tonnage général était de 30,80 %, elle est ici de 55,60 %. Les ports russes, suédois, danois, surtout les premiers, profitent du canal et sur le tonnage total des navires non allemands, soit 1.857.000 tonnes en 1908, un peu plus de moitié (953.000) revient aux provenances des ports russes. De 1897 à 1908, l'accroissement du tonnage des navires de provenance non allemande est, dans cette direction, de 950.000; or, sur ce chiffre, les ports russes entrent pour 490.000 tonnes, soit plus de moitié. Et, en effet, ce sont les vapeurs, et surtout les plus gros vapeurs, qui proviennent des ports de Russie. Tandis que, pour les ports allemands, la proportion des vapeurs est de 63,30 %, elle est de 71 pour les ports danois, de 87 pour les suédois et de 95 % pour les ports russes. Et la capacité moyenne par vapeur, qui n'est que de 230 et 185 tonnes pour les provenances allemandes et danoises, est de 523 et 664 tonnes pour les navires venant des ports suédois et russes. La qualité et l'importance des navires est donc en raison directe de la distance de leur port de chargement.

Ce fait est d'ailleurs justifié par la destination même des navires. La plupart des voiliers vont vers les ports allemands de l'Ouest; c'est à peine si 8,5 % du total revient aux ports étrangers (encore, dans ce chiffre, sont compris les ports rhénans). Au contraire, les vapeurs se dirigent vers ces ports dans la proportion de 60 %. Les ports belges, hollandais, rhénans tiennent le premier rang avec un total de 1.490 vapeurs (au lieu de 968 en 1897) et un tonnage de 808.000 tonnes (au lieu de 464.000 en 1897). Les destinations anglaises qui comportaient il y a dix ans 637 unités avec 325.000 tonnes en comptent aujourd'hui 816 avec 575.000 tonnes. Enfin, il est intéressant de constater que les destinations françaises ont doublé; 233 navires allant vers nos ports de France ont passé le canal en 1908, au lieu de 129 en 1897 et leur tonnage s'est élevé de 81.000 à 167.000 tonnes. La différence du trafic en provenance ou à destination de la France dans le canal de Kiel reflète donc bien la différence de notre mouvement d'exportation ou d'importation vis-à-vis de la Russie.

Nationalité des navires. — Le tableau n° II donne la répartition par nation du total des navires ayant traversé le canal, en particulier des vapeurs avec leur tonnage respectif. Tout naturellement, le premier rang appartient à l'Allemagne dont le canal forme comme un littoral intérieur. De 1897 à 1908, le total de ses unités de passage a augmenté de 3.891 et leur tonnage de 1.300.000 tonnes ou de 61,40 %.

Mais, si sensible que soit cette plus-value, si élevé que soit le tonnage des navires allemands (au total : 3.420.000 tonnes en 1908), la proportion de l'Allemagne dans le mouvement général du canal a fléchi : de 68,21 % en 1897, elle recule à 58,44 en 1908. Pour les voiliers, la part de l'Allemagne est de beaucoup la plus considérable (89 %) et elle possède presque tout le tonnage des remorqués, mais il n'en est pas de même pour les vapeurs. Ici, la part de l'Empire allemand n'est plus que de 71,20 %; cela tient aux progrès relativement grands d'autres pays dans le trafic du canal.

TABLEAU II

Mouvement du canal de Kiel par nationalité des navires (1897-1908)

Nationalité des navires	Voiliers				Vapeurs			
	1897		1908		1897		1908	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Allemands.	13.487	506.000	16.153	1.077.500	9.053	1.620.000	10.268	2.343.400
Belges . .	2	46	3	44	25	11.460	47	34.100
Anglais . .	47	6.500	14	1.080	450	296.200	394	391.000
Danois . .	312	20.500	310	27.860	594	194.100	1.430	629.800
Français . .	2	460	3	90	2	470	22	16.650
Hollandais .	597	56.350	1.159	93.050	90	49.900	208	129.000
Norvégiens.	47	10.600	11	1.550	201	101.500	448	268.800
Russes . .	61	13.500	83	20.740	96	57.800	359	315.200
Suédois . .	255	34.100	347	43.250	480	130.150	1.272	432.000
Divers . .	"	"	4	1.390	14	6.900	31	26.600

Cinq États ont vu s'accroître fortement leur part dans le mouvement du canal : la Hollande, la Norvège, le Danemark, la Suède et la Russie. Le nombre et le tonnage des navires des Pays-Bas ont plus que doublé et leur proportion au commerce total passe de 3,41 et 3,79 %. L'accroissement des transports norvégiens est de 145 %; celui de la Suède et du Danemark est du triple et le Danemark a le second rang parmi les puissances commerçantes du canal. Sa part dans le trafic global s'élève de 6,88 à 11,24 %; celle de la Suède, de 5,27 à 8,12; celle de la Norvège de 3,59 à 4,62. Enfin, la Russie voit augmenter son tonnage dans la proportion de 465 % et elle participe pour 5,74 % au commerce global au lieu de 2,25 % en 1898. C'est, parmi les puissances précitées, celle qui a fait le plus notable progrès.

L'Angleterre a peu accru son trafic, seulement de 29,60 %; aussi sa part dans le total s'abaisse-t-elle de 9,71 à 6,70 %; elle passe ainsi du second au quatrième rang; ce qui s'explique par son moindre intérêt — comme nous le verrons plus bas — à utiliser le canal. Quant à la Belgique et à la France, leur progrès est incontestable; mais leur total est encore trop restreint pour qu'on puisse vraiment tenir compte de leur part dans l'ensemble du trafic (0,58 et 0,27 %).

En dehors de l'Allemagne, trois puissances comptent, dans le mouvement du canal, un nombre assez important de voiliers : la Hollande, la Suède, le Danemark. Pour toutes les autres puissances, le nombre des vapeurs l'emporte de beaucoup et c'est surtout par le nombre et l'importance de ces unités que s'est accusée leur part plus grande dans la navigation générale.

LA NATURE DU TRAFIC. — Après l'ensemble et le détail du mouvement commercial du canal, nous allons en examiner la nature. D'après le tableau suivant, le

niotivement des voyageurs à travers le canal n'a que peu d'importance et, du reste, tend à décroître et cela s'explique aisément. D'une mer à l'autre, les voyageurs allemands préfèrent naturellement les voies ferrées et, d'autre part, les grandes lignes de navigation ont intérêt à passer par les détroits où elles desservent les États scandinaves. Parmi les objets de transport, les pierres et les fers n'ont également qu'une médiocre importance et les fers ont tendance à baisser. Les céréales, la houille, le bois forment la plus forte partie des marchandises en gros (*Massengüter*), surtout la houille et le bois. De 1897 à 1908, la quantité de charbon transportée passe de 143.000 à 421.000 tonnes, soit un surplus de près de 200 %; c'est parmi les chargements en gros celui qui a le plus bénéficié, et cela, bien entendu, est à l'avantage des charbonnages de l'Allemagne occidentale ou de la Grande-Bretagne du Sud. Cependant, la plus forte part dans les transports en gros est constituée par les bois (ceux des pays du Nord à destination de l'Ouest) : leur total de près de 860.000 tonnes est le plus important des *Massengüter*.

TABLEAU III

Chargement des navires (*) ayant traversé le canal de Kiel (1898-1908)

NATURE du chargement	NAVIRES DE TOUTE CATÉGORIE				VAPEURS			
	1898		1908		1898		1908	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Passagers	2.823	68.470	1.657	52.100	2.739	66.636	1.535	49.800
Houille	612	143.600	1.304	421.000	255	116.000	366	243.000
Pierre	1.936	80.150	1.900	88.000	68	18.440	77	14.500
Fer	250	58.700	176	32.600	88	52.500	49	24.600
Bois	1.597	522.900	1.788	858.000	844	442.300	1.111	740.000
Céréales	3.442	209.300	5.230	367.000	168	75.800	412	151.000
Autres chargements en gros	3.450	301.800	4.307	735.000	655	198.300	1.222	533.000
Marchandises en ballot	3.096	979.000	5.540	2.150.000	2.817	954.800	5.383	2.119.000
Etc.	»	»	1.252	160.300	»	»	678	178.500
TOTAL	17.206	2.363.920	23.154	4.864.000	7.634	1.924.776	10.833	4.053.400

(*) Il ne s'agit ici que des navires chargés.

Mais si, dans l'ensemble, les transports en gros ont augmenté de 85 % (de 1.381.000 à 2.550.000 tonnes), le total des expéditions de détail ou en ballot (*Stückgüter*) donne une plus-value de près de 120 % et ils représentent aujourd'hui 43,60 % du tonnage global au lieu de 37,64 % en 1898. C'est surtout pour le transport de ces marchandises que le nombre des navires s'est accru et la proportion des vapeurs y est considérable, soit de 50 %, tandis qu'elle n'était que de 37,50 % dans le premier exercice.

Espérances et réalités. — Il faut maintenant, en manière de conclusion, nous demander si le canal de Kiel — économiquement parlant — a réalisé les espoirs que sa construction avait provoqués. Il n'y paraît pas — au moins jusqu'à cette heure. Sans doute, la ville de Kiel a sensiblement gagné depuis 1895. Sa population, alors de 85.000 habitants (elle n'était que de 32.000 en 1871 et de 16.000 en 1885) s'élevait en 1905 à 163.000 habitants. Mais Kiel est devenu surtout la grande station militaire de la Baltique avec ses arsenaux, chantiers, écoles de marine, etc. Son port de commerce est demeuré stationnaire et son tonnage (1.212.000 tonnes)

ne le plaçait en 1907 qu'au douzième rang des ports allemands. Mais le canal lui-même rend-t-il tout ce qu'on en avait attendu ?

D'après les calculs effectués avant l'ouverture de cette nouvelle route de mer, on supposait qu'elle absorberait les trois cinquièmes au moins du trafic des détroits danois et que le mouvement du canal atteindrait près de 13 millions de tonnes dès l'ouverture. Or, le canal est en exploitation depuis quatorze ans et ce chiffre est bien loin d'être atteint puisque, comme nous l'avons vu, le tonnage de 1908 n'est encore que de 6.012.000 tonnes. A coup sûr, il y a un accroissement indéniable depuis les premiers exercices, mais les ports danois, en particulier Copenhague, que le canal devait anéantir, n'ont pas manqué de progresser aussi. Copenhague a, du reste, paré le coup en créant un port franc, et, de 1895 à 1908, son trafic s'élève de 1.753.000 à 2.752.000 tonnes, soit un gain de 1.200.000 tonnes ; dans le même laps de temps, de 1880 à 1895, il ne bénéficiait que de 520.000 tonnes. Et puis nous ne devons pas oublier que la majeure partie des transports de la Baltique à la mer du Nord consiste en houilles anglaises venues des bassins du nord de la Grande-Bretagne, par conséquent n'ayant aucun avantage à passer par le canal. En outre, pour beaucoup de bâtiments, le temps gagné par la nouvelle route ne compense pas les droits payés et la perte éventuelle du fret qu'on peut trouver sur la route des détroits. Aussi, financièrement, le canal n'est-il pas encore une bonne affaire. Il a coûté 150 millions de marks et il n'en rapporte que 2.931.000 (rapport brut, en 1908).

Mais devrait-il rapporter moins encore que l'Empire n'en aurait aucun regret. Chacun sait que la question économique n'a joué qu'un rôle très secondaire dans l'entreprise : militaire avant tout, elle répond à un but nettement caractérisé et aujourd'hui atteint : réunir en vingt-quatre heures les flottes des deux mers allemandes. Ce but vaut bien l'argent dépensé et celui que coûteront demain les projets d'agrandissement du canal.

Paul MEURIOT.