

190

L'ALLEMAGNE
FACE
A LA GUERRE TOTALE



190

L'ALLEMAGNE
FACE
A LA GUERRE TOTALE

DU MÊME AUTEUR

La Guerre et le Mouvement économique (Charles Lavauzelle, 1906).

Les Conséquences économiques et sociales de la prochaine guerre (Giard et Brière, 1909) *(récompensé par l'Académie des Sciences morales et politiques)*.

L'organisation économique de la guerre *(conférences faites au Centre des Hautes Etudes militaires et à l'Ecole supérieure de guerre)*, 1912.

L'Évolution de l'Empire allemand (Perrin, 1913) *(couronné par l'Académie française)*.

Réflexions sur l'Art de la guerre (Charles Lavauzelle, 1920).

GÉNÉRAL SERRIGNY
DU CADRE DE RÉSERVE

L'ALLEMAGNE
FACE A LA GUERRE TOTALE



XXXIV. 1

ÉDITIONS BERNARD GRASSET
61, RUE DES SAINTS-PÈRES, VI^e
PARIS

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE QUARANTE EXEMPLAIRES, DONT : QUATORZE EXEMPLAIRES SUR JAPON IMPÉRIAL, NUMÉROTÉS JAPON 1 à 10 ET I à IV, ET VINGT-SIX EXEMPLAIRES SUR MADAGASCAR, NUMÉROTÉS MADAGASCAR 1 à 20 ET I à VI.

A/
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
5667
im. gen. br. K. Świerczewskiego

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays, y compris la Russie.
Copyright by Editions Bernard Grasset 1940.

CHAPITRE PREMIER

LES REVENDICATIONS ALLEMANDES D'AVANT-GUERRE

La possession des matières premières a, de tout temps, constitué l'une des préoccupations fondamentales des peuples civilisés. L'approvisionnement de l'Égypte en cèdres du Liban, l'exploitation à son profit du cuivre du Sinaï, l'importation des métaux de Nubie ou de Haute-Égypte, ont été des facteurs déterminants dans la politique extérieure des Pharaons. Pendant huit cents ans, la puissance hittite a régné sur l'Asie Mineure, pénétré l'Égypte et la Mésopotamie, influencé la Perse et l'Égée, parce que ses monarques étaient les « rois du fer » à une époque où le moindre morceau de ce minerai constituait un bijou précieux que l'on enchâssait dans l'or [1]. La conquête de l'Empire romain n'a eu d'autre but que son réapprovi-

1. Marcel Brion, *La Résurrection des Villes mortes*.

sionnement en céréales et en matières premières et c'est la perspective d'un Eldorado qui a lancé les caravelles espagnoles et portugaises sur la route des Indes... et d'Amérique. A nulle époque, toutefois, cette question n'a pris autant d'acuité que de nos jours en raison des découvertes scientifiques qui, depuis cent ans, ont transporté l'utilisation des matières premières du plan artisanal au domaine industriel.

Leur possession en quantité considérable n'est pas toujours pour un peuple une garantie d'enrichissement immédiat. Les États-Unis eux-mêmes ont dû attendre longtemps avant de mettre en œuvre les trésors dont la nature les avait comblés : au début du XX^e siècle, ils étaient largement importateurs d'objets fabriqués. Aujourd'hui encore, combien d'autres nations ne profitent guère du pétrole, du caoutchouc ou du fer qu'elles produisent. En réalité, les matières premières ne sont intéressantes que pour les collectivités arrivées à un certain stade de développement, possédant l'intelligence, l'activité, la science voulues pour les mettre en œuvre, disposant enfin des capitaux nécessaires à la création de l'industrie ainsi que des débouchés suffisants.

Toutes choses égales d'ailleurs, il semble bien que les peuples maîtres, à un moment

donné de la vie du monde, de certaines matières premières primordiales, soient appelés à dominer les autres. Le XIXe siècle, par exemple, a été le siècle de la vapeur; les nations comme l'Angleterre, l'Allemagne ou la Belgique qui, assises sur des blocs de charbon, avaient les moyens financiers de les exploiter, ont connu un essor considérable; celui-ci s'est étendu, par répercussion, aux autres branches de leur activité. Au XXe siècle, le pétrole a ceint la couronne avec l'apparition du moteur à explosion. Tout naturellement, la prospérité s'est développée, surtout aux États-Unis, où la double possession de la vapeur et de l'essence assurait à ses ressortissants une supériorité industrielle incontestée. Tout naturellement aussi, l'Angleterre aurait dû en souffrir; mais c'est ici qu'apparaissent les effets d'une politique habile. Cette puissance, en signant en temps opportun une série de contrats internationaux s'assura, hors de ses colonies et de ses dominions, de nombreux gisements de la précieuse matière; elle contrecarra ainsi l'implacable destin. Les autres peuples qui, pour des raisons diverses, ne l'ont pas suivie dans cette voie, en pâtissent.

Certes, tout le monde sait combien sont précaires de pareilles suprématies. Le domaine des matières premières, soumis à la

loi du progrès scientifique, est mouvant. Demain, les gisements de houille, sous l'impulsion des inventeurs, reprendront peut-être la primauté qu'ils ont perdue; demain, les marées, les rayons solaires, supplanteront probablement les forces d'aujourd'hui; demain, grâce au travail de ses ingénieurs, l'Allemagne retrouvera peut-être aussi sa situation privilégiée. En attendant, elle se trouvait au 1er septembre 1939 dans une situation particulièrement difficile.

L'origine du mal.

Avant la guerre de 1914, à l'inverse de l'Autriche-Hongrie, qui prenait une faible part au cycle mondial des affaires et vivait avant tout sur son économie, l'Allemagne après quelques difficultés dans les années 1871-1880, par suite de l'absorption de l'industrie alsacienne, qui avait accru démesurément certaines branches de sa production (industrie textile notamment), s'était orientée vers le trafic international. Déjà assez mal dotée au point de vue agricole, malgré l'appoint fécond des provinces polonaises, elle avait poussé au maximum son équipement industriel en vue de nourrir une population grandissante. Elle exportait le tiers ou le quart de sa production et obtenait ainsi

en contre-partie, sur le marché mondial les matières premières et les denrées alimentaires qui lui manquaient. Sans doute, sa balance commerciale restait déficitaire, mais le déficit était couvert en grande partie par les revenus de ses investissements à l'étranger. Le crédit de l'Empire étant intact, son stock d'or considérable, sa monnaie bien gagée, la haute banque internationale n'hésitait pas à lui consentir, ainsi qu'à ses nationaux, des emprunts à long terme considérables.

Bref, l'Allemagne vivait en personne riche et considérée, des revenus de son travail et de ses placements. Elle trouvait auprès de ses banquiers pour ses besoins journaliers le meilleur accueil. L'émigration, qui lui servait de soupape de sûreté, facilitait d'ailleurs la création de nouveaux liens économiques et son commerce international en profitait.

Après le traité de Versailles, l'Allemagne voulut reprendre son ancien train de vie, mais sa situation était bien changée. Son agriculture avait été fortement réduite par suite de la perte d'une partie de ses territoires [1]; elle avait dû abandonner le fer de Lorraine, la potasse d'Alsace, le zinc de Silésie; ses usines, uniquement occupées pen-

1. La superficie de l'Allemagne est ramenée de 540.857 kilomètres carrés à 468.786 kilomètres carrés.

dant quatre ans à couvrir les besoins militaires, devaient effectuer une transformation complète avant d'être en mesure de fabriquer de nouveau pour l'exportation; l'Allemagne enfin, au sens propre du mot, n'avait rien à se mettre sous la dent. Elle se trouvait donc dans l'obligation d'importer sans mesure à l'heure où son exportation était réduite à néant. En cette occurrence, elle n'hésita pas à payer en or les achats massifs nécessaires à la subsistance de son peuple, et ce fut là l'origine de la première chute de sa monnaie, chute qu'en toute honnêteté, on ne saurait guère lui reprocher.

L'or à peu près épuisé, les besoins du pays n'étaient toujours pas couverts. Ses financiers, spéculant sur la confiance mondiale dans le relèvement de l'Allemagne, s'employèrent à payer les importations nécessaires, mais cette fois par des manipulations sur les devises d'une correction douteuse. En fin de compte, ces pratiques, jointes à une politique nettement socialisante, et, partant, prodigue, amenèrent l'Allemagne à une nouvelle faillite, plus retentissante encore, mais beaucoup moins justifiée [1].

1. Les payements des réparations ne commencent qu'en 1921. Au 31 août 1924, ils atteignaient seulement un total de 1.700 millions de marks; le reste était payé en nature. Ces payements n'ont joué qu'un rôle très minime dans la catastrophe.

En 1925, avec l'élection d'Hindenburg à la présidence, avec la décision prise par les alliés à Locarno d'évacuer la première zone, avec l'entrée enfin de l'Allemagne dans la Société des Nations, on commença dans le monde à regarder cette Puissance avec des yeux plus favorables. Elle montrait son désir de vivre et prouvait son énergie. La valeur de son outillage, l'excellence de sa technique, l'ingéniosité dont avaient fait preuve ses ingénieurs pendant la guerre, en vue de développer la production des ersatz, séduisaient les gens d'affaires. L'Angleterre, enfin, ne cachait pas qu'elle envisageait son relèvement comme très utile à l'équilibre du continent en face d'une France dont l'hégémonie sur l'Europe lui paraissait menaçante. La période de prospérité que traversait le monde avait créé des disponibilités qui cherchaient à travailler et, s'il semblait imprudent à beaucoup de s'engager en Allemagne pour des affaires à long terme, du moins pensaient-ils qu'ils pouvaient employer chez elle, à court terme, leurs disponibilités.

Dès lors, nos voisins connurent l'opulence. Ils se procurèrent facilement, pour leurs achats de matières premières, les devises voulues et les capitaux nécessaires. Ils reconstituèrent une réserve d'or atteignant deux milliards et demi de marks en 1926. A cette

même époque, leur revenu annuel dépassait celui de 1914[1].

Si la grande crise ne s'était pas abattue sur tous les marchés, l'Allemagne aurait sans doute continué à poursuivre sa politique classique et à travailler comme elle l'avait toujours fait avec des capitaux étrangers; peut-être serait-elle même arrivée progressivement à stabiliser son économie. Mais lors de l'apparition du cyclone, les capitaux qu'elle employait, et qui s'élevaient à vingt-cinq milliards de marks, étaient presque entièrement à court ou à moyen terme, et c'était là l'immense différence avec l'avant-guerre. Pris d'un véritable vertige dans les années 1925 et 1926, le pays s'était endetté sans compter, convaincu que le Pactole ne s'arrêterait jamais. Le déficit de la balance commerciale était ainsi passé de deux milliards et demi en 1924 à quatre milliards et demi en 1927, mais peu importait, disait-on, puisque l'étranger apportait l'argent voulu pour l'équilibrer.

Avec la crise, le tableau change. Le retrait des capitaux étrangers, si fluides, se précipite, le commerce s'arrête, les usines ferment, le chômage s'accroît rapidement. Bruning,

1. Cf. A. Rivaud, *Le Relèvement de l'Allemagne*, où l'évolution de ce pays sous le régime nazi est traitée de main de maître.

qui vient d'accéder au pouvoir, voudrait bien employer des remèdes classiques et faire une politique de compression; ni les industriels, ni les grands propriétaires terriens, ni les parlementaires sociaux n'entendent s'y prêter. Bref, malgré la suspension du paiement des réparations, un formidable krach dévaste les banques du Reich; l'industrie chancelle et le chômage atteint six millions de travailleurs (1er janvier 1933 [1]).

Au moment où les nazis vont prendre le pouvoir, l'Allemagne ne trouve donc plus aucun crédit au dehors; son exportation, son ravitaillement national sont réduits à la portion congrue. Que faire en cette occurrence, sinon se replier sur soi-même? C'est donc la nécessité du moment qui oblige le Führer à modifier la politique du Reich, beaucoup plus que des considérations doctrinales. Que ce repliement ait été conforme au secret désir des dirigeants du parti, qu'il coïncidât avec l'idéal de Hitler, de Gœring ou de Ludendorff, c'est possible, mais encore une fois, qu'aurait pu faire le chef des nazis, enfermé, verrouillé par les événements économiques dans son territoire, sinon chercher à en extraire le maximum de substance afin de permettre à sa patrie de vivre?

1. CF. A. Rivaud, *loc. cit.*

L'Allemagne va donc tirer ses moyens d'existence de son propre fonds, quitte à manger un mauvais pain à la sueur du front de ses enfants. Puisque la pénurie de devises l'empêche d'acheter au dehors du bétail, des fruits, du blé, on se contentera de vivre des produits du sol (seigle, pommes de terre, etc...) en les répartissant strictement. On évitera les fuites, les fausses manœuvres, les dépenses inutiles et les bénéfices excessifs. On établira une collaboration étroite de tous ceux qui produisent, transportent ou vendent. On accroîtra par tous les moyens la production; on remettra ainsi au travail l'armée des six millions de chômeurs qui pour la solidité même du régime, demande à être employée sous une férule de fer. On défrichera les landes, on desséchera les marais, on créera des routes pour l'exploitation des forêts et des champs. Cet effort se traduira en 1938 par plus de mille camps de travail en activité, et un accroissement considérable des possibilités du sol national.

Un effort parallèle sera accompli dans le domaine de l'élevage. Le nombre des bœufs, des porcs, des chevaux, des moutons du Reich suivra une progression ascendante, si bien que les importations agricoles passeront de 4.333 millions de marks en 1928 à moins

d'un milliard dix ans après [1]. En 1938, le peuple allemand ne vivra certes pas dans l'opulence; beaucoup même, dans les classes moyennes, subiront des restrictions auxquelles ils n'étaient pas habitués, mais le plus déshérité travaillera et mangera!

La nécessité de faire tourner les usines pour payer des salaires devait malheureusement entraîner le Gouvernement nazi, à côté de ces travaux vraiment utilitaires, à d'autres beaucoup moins payants. Tel un fils de famille qui consacre ses derniers sous à embellir son château, le Reich s'adonne à la reconstruction de Berlin, à l'embellissement des grandes villes. Un effort d'urbanisme intense est accompli. Des milliers de maisons sont construites, si bien que le peuple allemand, qui se nourrit assez mal, est certainement aujourd'hui parmi les mieux logés du globe. En même temps, on construit pour la paix, et surtout pour la guerre, des canaux, des autostrades, qui faciliteront les échanges nationaux, et peut-être un jour, internationaux. On pousse enfin le réarmement à son extrême limite.

De même qu'il est impossible d'acheter à l'étranger les denrées nécessaires à la nourriture du peuple allemand, de même on ne

1. Les exportations agricoles suivaient une courbe parallèle et diminuaient de 90 %.

saurait lui demander les matières premières indispensables à l'industrie, puisque celle-ci ne travaille guère pour l'exportation. Les marchés de France, d'Angleterre, d'Amérique, du Japon, se ferment en effet de plus en plus à ses produits fabriqués. Un effort complémentaire sera donc accompli pour les tirer du sol national. On développera ainsi les cultures industrielles (sucre, chanvre, lin, etc...) [1] Le lin remplacera le coton, dont la consommation sera réduite des trois quarts. On cherchera à fabriquer partout des ersatz, et les résultats obtenus seront d'autant meilleurs que, depuis longtemps, les savants allemands se sont penchés sur ce genre de problèmes. L'essence synthétique couvrira, en 1938, 60 pour 100 des besoins du temps de paix. L'aluminium sera substitué à l'étain et au cuivre, puisque l'Allemagne est assez riche en bauxites. Le caoutchouc synthétique fera son apparition sous la forme de la buna, fabriquée à base de goudron; la soie artificielle enfin doublera sa production, et la laine de bois sera mise en fabrication sur une large échelle.

Cet effort magnifique, il faut le dire, n'em-

1. Culture du chanvre. . 1933 : 210 hect. 1936 : 5.730 hect.
Lin. . . . . 1933 : 5.000 — 1936 : 50.000 —
Production de sucre . 1933 : 100.000 — 1936 : 1.810.000 —

pêche pas le besoin de matières premières étrangères de continuer à s'affirmer. Les importations totales du Reich, qui atteignaient 14 milliards de marks en 1928, ont beau baisser à 4.159 en 1935, la part des matières premières ne fait qu'augmenter [1]. C'est que l'essor même de son industrie oblige le Reich à demander au dehors des quantités grandissantes de certains produits : étain, zinc, nickel et métaux rares. L'évolution de l'industrie lourde, le réarmement, la constitution de stocks de guerre, lui font une loi d'accroître considérablement ses entrées de minerai de fer, de cuivre, de manganèse, etc... Même en ce qui concerne les produits pour lesquels on a trouvé des ersatz (pétrole, caoutchouc, par exemple), la production nationale ne fait que couvrir une partie de l'accroissement des besoins. La politique adoptée freine les importations, elle ne les réduit pas.

A la veille de la nouvelle guerre, une grande partie du programme nazi était remplie. Hitler avait rendu l'activité à son pays; il avait poussé au maximum le rendement national; mais l'Allemagne ne travaillait que pour le marché intérieur, dont la capacité d'absorption n'est pas sans limites. Le domaine des industries de guerre lui-même

1. 1933. . . . . 2.412.000 marks
1936. . . . . 2.600.000 —

arrivait à saturation, car on ne peut indéfiniment créer des armes pour les mettre en magasins. Les guerres de Chine et d'Espagne avaient bien permis de dégorger quelque peu le trop-plein de ce genre de fabrications, mais ce n'était là qu'un bien faible palliatif. Bref, l'Allemagne était enfermée dans ce dilemme : ou substituer la fabrication des machines et des objets manufacturés de toute nature à celle des canons, des tanks et des munitions, et trouver leur placement; ou bien continuer les fabrications militaires, mais pour les consommer, et par conséquent envisager la guerre avec tous ses risques. L'Allemagne était à la croisée des chemins.

Revendications coloniales.

Le Reich, parfaitement conscient de l'impasse dans laquelle il s'était engagé, aurait bien voulu trouver une formule qui lui permît de résoudre le problème de l'écoulement de sa production industrielle et de son ravitaillement en matières premières sans toucher à la mystique du parti, c'est-à-dire à l'autarchie [1].

1. Le Chancelier, dans un discours prononcé l'hiver dernier au Reichstag, affirmait : « Nous sommes obligés d'exporter pour acheter des vivres et, en outre, comme ces exportations exigent en partie des matières premières, que nous ne possédons pas, il nous faut exporter encore davantage pour assurer supplémentairement ces matières premières à notre économie. Cette conception n'a rien de capitaliste. »

Le retour des anciennes colonies à la mère patrie, la création d'un grand empire hors d'Europe ne pouvaient-ils pas en particulier apporter quelque remède tout au moins à la situation?

Certes, la question de prestige jouait le rôle principal dans les revendications qui s'affirmaient encore à la veille de l'ouverture des hostilités. Les dirigeants nazis n'ont jamais négligé cependant l'aspect économique. Aussi, les arguments qu'ils invoquaient à l'appui de leur thèse méritent-ils d'être soulignés, si spécieux qu'ils soient, parce que nous les verrons probablement réapparaître à l'heure des traités de paix.

Avant tout, le besoin d'assurer, quoi qu'il arrive, leur défense nationale... Aujourd'hui, disaient-ils, où les grandes nations coloniales, les États-Unis, l'Angleterre, la France s'installent, elles aussi, dans des économies fermées, mais plus larges que les autres parce qu'impériales [1], que deviendraient en temps de conflit les peuples qui ne possèdent pas sur leur sol les matières premières requises pour leur armement? Certains d'entre eux, les États-Unis en particulier, même dans le cas où ils ne participeraient pas à la guerre, ne sont-ils pas déjà dotés de lois de neutralité

1. Cette thèse est parfaitement inexacte; le principe des préférences coloniales est essentiellement différent de l'autarchie.

assez strictes et n'envisagent-ils pas d'en accroître encore la sévérité?

Le Dr Schacht ajoutait à ce raisonnement que les difficultés éprouvées en temps de paix par son pays, pour la satisfaction de ses besoins en matières premières, résultait avant tout du protectionnisme étroit qu'avaient adopté les pays riches et en bonne situation financière, qui n'admettent pas des exportations suffisantes, refusent de conclure des arrangements durables relatifs aux dettes, et ne se décident pas à stabiliser leurs monnaies. Il en concluait que la possession de sources coloniales de matières premières modifierait sensiblement la situation.

Est-il bien exact d'abord de dire que les possesseurs de matières premières ont mis dans ces années dernières tant de mauvaise volonté à les céder. Les pays autres que les nations autarchiques, aussi déshérités qu'elle sous ce rapport, la Suisse, les peuples scandinaves par exemple, ne se sont jamais plaints de leur ravitaillement. Chacun sait d'ailleurs qu'actuellement, les possibilités du monde à cet égard sont pléthoriques, et que des accords de contingentement ont dû être conclus pour ramener le tonnage de la production à un chiffre plus en rapport avec celui des demandes. A la Société des Nations, dans sa session de juin 1937, le Président de la

Commission pour l'étude du problème des matières premières n'hésitait pas à déclarer, résumant l'opinion générale :

« En ce qui concerne la grande masse des matières premières essentielles pour le marché mondial, on ne peut pas dire que le ravitaillement des pays non producteurs souffre du fait de l'existence d'obstacles sérieux. Dans la mesure où des plaintes sont justifiées, il ne s'agit que d'un aspect de la politique commerciale en général. »

Le même Comité s'est plu, d'autre part, à constater que les accords officiels ou privés, conclus dans ces dernières années n'avaient jamais eu d'autre but que de rechercher l'équilibre entre l'offre et la demande, en vue d'obtenir un prix « équitable » et qu'ils avaient certainement joué dans la crise un rôle bienfaisant.

En cas d'hostilités, évidemment, le tableau doit changer. Mais les colonies ont-elles procuré à l'Allemagne, pendant la dernière guerre, un appui bien efficace, et n'en serait-il pas encore ainsi aujourd'hui, même si le Reich possédait une suprématie maritime écrasante?

Pour apprécier la valeur du remède que les colonies auraient pu apporter en temps de paix comme en temps de guerre au mal dont souffre le grand empire autarchique, il

suffit d'interroger les statistiques officielles. Voici leur réponse :

Les matières premières spécifiquement coloniales ne sont, en réalité, qu'au nombre de trois (huile de palme, caoutchouc et coprah), auxquelles on peut ajouter deux minerais qui intéressent beaucoup l'Allemagne : l'étain (57 pour 100) et le cuivre (21 pour 100). Or ceux-ci sont extraits presque exclusivement aux Indes néerlandaises, au Congo belge, en Rhodésie, et dans l'Ouganda, c'est-à-dire dans des pays sur lesquels cette Puissance ne peut élever aucune prétention. Quant aux autres produits, leur total ne dépasse généralement pas 3 pour 100 de la production mondiale. Le retour au Reich de ses anciennes colonies et même leur accroissement n'auraient donc en rien modifié sa situation actuelle [1].

Le Chancelier avait parfaitement compris la faiblesse de son argumentation à cet égard ; aussi, disait-il, le 30 janvier 1939, dans son discours au Reichstag : « L'Allemagne a besoin de ses colonies pour alléger sa situation économique. Mais si on ne veut pas croire à cet argument, cela n'a aucune importance et

1. Avec le temps, il pourrait en être autrement. Nous avons à cet égard deux exemples frappants : le cuivre extrait de la Rhodésie est passé de 0,7 en 1926 à 160 millions de tonnes en 1934, et le caoutchouc de l'Indochine de 8.000 tonnes en 1925 à 30.000 tonnes en 1935.

cela ne change absolument rien à notre droit.» On ne saurait être plus cynique!

Revendications européennes.

On a fait beaucoup de bruit dans les mois qui ont précédé la guerre autour des revendications dont nous venons de nous faire l'écho. On déclarait volontiers que le Führer, écoutant les avis de Schacht et de Von Epp, s'était converti à la politique coloniale. Si séduisante qu'elle soit pour l'orgueil allemand, celle-ci ne paraît pas cependant avoir été dans la ligne du parti dont Hitler s'est toujours montré, ailleurs, le fidèle et rigide observateur. La question raciale joue ici le rôle primordial. Ce n'est ni en Afrique, ni en Asie que dès sa jeunesse le Führer a réclamé, pour sa patrie d'adoption, des terres ou des marchés, mais en Europe, dans les régions relativement les moins évoluées et les mieux à portée de sa main.

Mein Kampf a posé le problème en ces termes :

« Le peuple allemand n'aura aucun droit à une activité politique coloniale, tant qu'il n'aura pu réunir ses propres fils en un même État. Lorsque le territoire du Reich contiendra tous les Allemands, s'il s'avère inapte à

les nourrir, de la nécessité de ce peuple naîtra son droit moral d'acquérir des terres étrangères. La charrue fera alors place à l'épée et les larmes de la guerre prépareront les moissons du monde futur. » Et ailleurs : « Nous arrêtons l'éternelle marche des Germains vers le sud et vers l'ouest de l'Europe, et nous jetons nos regards vers l'est. Nous mettons fin à la politique coloniale et commerciale d'avant la guerre et nous inaugurons la politique territoriale de l'avenir. Mais si nous parlons aujourd'hui de nouvelles terres en Europe, nous ne saurions penser d'abord qu'à la Russie et aux pays limitrophes qui en dépendent. »

Le rassemblement de la grande Allemagne touchait justement à sa fin au moment même où s'affirmait la nécessité de trouver une solution rapide à ses difficultés économiques. L'heure semblait donc avoir sonné des revendications européennes, dont Rosenberg, théoricien de l'expansion, s'était plu à développer les principes : plus d'annexions, mais des *protectorats économiques* avec garanties culturelles et politiques.

Certes, une œuvre pareille apparaissait assez difficile à mener à bonne fin, sans chocs guerriers, mais quels résultats sa réalisation ne promettrait-elle pas! Elle trancherait à la fois la question des matières premières et

celle des exportations de produits fabriqués. Elle assurerait la mise en tutelle, au centre de l'Europe, de peuples ardents et jeunes, capables d'apporter au Reich un appui politique et militaire de premier ordre. Elle ouvrirait enfin, avec le temps, des fenêtres sur la mer Noire et la Méditerranée, capables de permettre à l'Allemagne de respirer.

L'idée du Drang nach Osten qui avait déjà poussé de si puissantes racines au temps de Guillaume II, était devenue bien difficile à reprendre après la dissolution de l'Empire d'Autriche. Les États successeurs s'étaient empressés de dissocier leurs intérêts; ils se détournaient politiquement et économiquement du vaincu. La Petite Entente enfin opposait une barrière infranchissable aux espérances du Reich. A la veille des hostilités, cette barrière était moins solide; le prestige allemand avait grandi; l'Anschluss et l'opération tchèque enfin créaient une excellente base de départ. La poussée vers l'est pouvait donc être envisagée à nouveau avec quelques chances de succès.

On commença à l'effectuer par des moyens très pacifiques. Pas de coups de poing sur la table! Aucune brusquerie! De simples « tournées d'amitié » au cours desquelles des propositions engageantes étaient faites dans la plus lénifiante atmosphère. Le Dr Funk

excellait dans cette méthode. Se défendant de rechercher une domination politique, il apparaissait partout comme l'ambassadeur du rayonnement allemand.

A la Roumanie, il proposait des contrats avantageux pour la vente de son pétrole sans lequel, malgré sa politique d'ersatz, le Reich serait incapable de faire la guerre; le roi Carol, heureusement, faisait la sourde oreille à ces offres alléchantes. La Grèce fournissait déjà des pyrites [1]; on envisagera d'en accroître l'exportation. Mais c'est surtout la Yougoslavie qui attirait les convoitises d'outre-Rhin. N'est-elle pas la nation la mieux dotée d'Europe en minerai de cuivre, ne possède-t-elle pas en Bosnie des gisements de fer auxquels Krupp s'est intéressé depuis plusieurs années, n'extrait-elle pas enfin de son sol en quantité grandissante [2], du plomb, du zinc, du chrome, de l'antimoine, de la magnésie, etc... qui seraient fort intéressants pour la Défense nationale? Or ici, l'Anschluss facilitait l'infiltration, l'Allemagne ayant hérité des capitaux considérables que l'Autriche possédait dans les affaires du royaume [3]. Il y

1. 71.000 tonnes en 1937.

2. Production yougoslave (en milliers de tonnes) : en 1929 et en 1935 : zinc : 103,4 et 190,1; cuivre : 20,7 et 39; plomb : 14,7 et 68; magnésie : 10 et 53,9.

3. Elle dispose ainsi d'une masse financière de 800 millions de dinars, égale à celle de l'Angleterre. Cf. Expansion écono-

avait donc là une maîtresse carte à jouer!

Dans cette future conquête économique, l'agriculture n'était pas négligée. Les pays du sud-est auraient pu sans doute fournir au Reich des céréales de choix en quantités intéressantes, mais ses dirigeants ne gaspillent pas inutilement leur argent pour l'amélioration de l'alimentation de leurs nationaux; la guerre et les matières premières demeurent leur premier souci. Aussi n'hésitaient-ils pas à demander à ces royaumes de modifier leur culture en vue de produire les oléagineux qui leur sont nécessaires; et ceux-ci, il faut bien le dire, se prêtaient assez volontiers à cette politique qui favorisait sérieusement leur commerce extérieur. En 1938, la Bulgarie, la Roumanie, la Yougoslavie et la Turquie réunies avaient déjà fourni à l'Allemagne vingt mille tonnes de soya et une quantité importante de tournesol. Le Dr Funk continuait à demander une extension importante de ces cultures et peut-être l'eût-il obtenue sans la guerre.

Qu'il s'agisse de conquête agricoles ou minières, le Reich, en tout cas, opère toujours de la même manière : il ouvre des crédits à long terme (vingt-cinq ans parfois), crédits en marchandises payables en matières pre-

mique allemande vers le sud-est. *Bulletin de la Société d'études et d'informations économiques* (14 novembre 1938).

mières et en denrées alimentaires naturellement; il propose ses machines, son matériel électrique, ses automobiles, ses camions et ses ingénieurs. A la moins évoluée de ces nations, la Turquie, il s'offre même pour creuser un grand port, créer des usines métallurgiques et fournir enfin un matériel de guerre périmé. Encore une fois, c'est son personnel qui dirigera les travaux et sera chargé ainsi d'intensifier la propagande en faveur de la croix gammée. Tout travail, tout achat, toute vente doivent servir en effet non seulement aux intérêts matériels du Reich, mais encore à son prestige. La mainmise économique n'est que le marchepied de la domination politique.

Si intéressante qu'elle fût, cette marche vers le sud-est n'était cependant que secondaire, car ses développements demeuraient à longue échéance. Aussi les convoitises de l'Allemagne se tournaient-elles avant tout vers cette grande Ukraine dont elle avait supputé les richesses au cours de la guerre précédente dont elle avait rêvé alors de faire un État vassal s'étendant jusqu'à la mer Caspienne et bordant la mer Noire des bouches du Danube au Caucase. Quelle admirable opération politique c'eût été, en effet, non pas de couvrir du drapeau à croix gammée, mais simplement de domestiquer un pareil

pays dont la fertilité est légendaire par suite de sa terre noire, dont la production en céréales, en betteraves, en charbon, en minerai de fer ou de manganèse est énorme!

Rien que dans la partie russe, on compte en effet : 30 millions d'hectares cultivés en blé, avoine, seigle, orge et maïs, 1 million d'hectares en betteraves, 5 millions de bêtes à cornes, 4 millions de porcs et une extraction annuelle de 60 millions de tonnes de charbon du Donetz (1935)[1], 16 millions de tonnes de minerai de fer (Krivoi-Rog) (1935)[2], 2 millions de tonnes de manganèse (1935).

Les ingénieurs soviétiques affirment enfin que le sous-sol de la région du Kouban est particulièrement riche en pétrole; ils comptaient déjà dans le dernier plan quinquennal en extraire 500.000 tonnes par an. Quel résultat pouvait-on escompter d'une exploitation conduite par des techniciens allemands!

Sauf l'industrie lourde, dont l'acquisition était plutôt gênante pour le Reich, tout le reste devait venir compléter heureusement les blancs de sa production. De ce fait, il aurait donc pu à peu près vivre dans une économie fermée de grande envergure et assurer pour le mieux sa défense nationale.

1. Sur une production totale de 93 millions de tonnes en U. R. S. S.
2. Sur une production totale de 28 millions de tonnes en U. R. S. S.

Dès janvier 1934, après son accession au pouvoir, Hitler souhaitait déjà de voir se former à l'est de l'Europe un puissant État ukrainien [1]. Depuis lors, à maintes reprises, les dirigeants du IIIe Reich avaient fait allusion à cette éventualité, et le chancelier, en déclarant dans un de ses nombreux discours que l'Allemagne « nagerait dans l'opulence », si elle disposait des immenses champs de blé de ce pays, n'avait pas caché ses désirs!

Le malheur est, qu'aujourd'hui, la nation ukrainienne se trouve pour la presque totalité entre les mains de la Russie et que celle-ci est pour un temps du moins son alliée [2]. Tant que durera la guerre actuelle, il ne saurait donc être question pour les nazis de réaliser leur rêve. S'ils sont vaincus, comme tout nous porte à le supposer, celui-ci s'écroulera définitivement. Si le Führer par contre obtenait une paix « blanche » entérinant l'annexion polonaise, il n'est pas douteux qu'il reprendrait ses projets. Mais voit-on la Russie acceptant placidement de perdre un pays qui lui fournit 35 pour 100 de son blé, 75 pour 100 de son sucre, 20 pour 100 de sa viande,

(1) Déclaration de Hitler au journal ukrainien *Novy Tchass*.

(2)

868.000 km. carrés	en U. R. S. S. avec	41	millions d'hab.
22.000 —	— en Roumanie . .	1,1	— —
14.000 —	— en Tchéco. . . .	0,650	— —
904.000 km. carrés		42,750	millions d'hab.

90 pour 100 de son charbon, 95 pour 100 de son manganèse, 60 pour 100 du fer nécessaire à la vie de l'Empire, qui possède ses plus belles usines métallurgiques, qui produit enfin la majeure partie de ses machines agricoles, de ses turbines, de ses machines-outils? Si elle l'acceptait, elle condamnerait son peuple à la famine, puisqu'elle perdrait un grenier indispensable à sa vie! Le peuple russe, si difficile à mobiliser lorsqu'il s'agit d'expéditions extérieures, a toujours montré dans le passé une farouche énergie contre l'envahisseur. Quelle que soit la subtilité des formules que pourrait employer Hitler pour le déposséder, il semble impossible qu'il ne se heurte pas à un non-possumus dont d'autres conquérants, qui avaient bien sa valeur, ont jadis senti tout le poids.

Conclusions.

En somme, deux tendances se manifestaient en Allemagne à la veille de la guerre dont les docteurs Schacht et Funk étaient les porte-drapeaux.

Le premier voyait dans la reconstitution de l'Empire colonial de jadis à la fois une opération de prestige et la possibilité d'ouvrir au Reich une fenêtre sur le monde.

Sans doute, au cours des années de crise, le docteur Schacht, nourri cependant du suc de l'économie politique classique, n'avait pas hésité à abandonner les vieilles pratiques et à manipuler les monnaies avec une imagination d'une fertilité inouïe. Mais, à ses yeux, le repliement de l'Allemagne sur elle-même, le contrôle des changes, la multiplicité des moyens de paiement, n'étaient que des expédients temporaires destinés à disparaître avec la cause qui les avait fait naître : la crise mondiale. Dans le fond de son cœur, il espérait bien voir l'Allemagne reprendre sa place historique dans le trafic général, trouver de nouveau du crédit sur les places bancaires, échanger ses objets fabriqués contre des matières premières. Les armements étant reconstitués, la crise générale à son déclin, il lui semblait logique que l'Allemagne abandonnât les dépenses improductives (armements ou « magnificences », comme dit si bien M. Lucien Romier), pour d'autres plus productives. La politique coloniale, en mêlant de nouveau les intérêts nationaux et étrangers, devait faciliter cette opération.

A cette conception de la future économie allemande, les purs théoriciens du régime s'opposaient avec une énergie farouche. Il ne convient pas de renverser la vapeur, disaient-

ils. L'autarchie a fait ses preuves; elle est devenue un credo du parti, une véritable religion du peuple. Si nous l'abandonnions, notre prestige serait atteint à l'intérieur même du pays. Sans doute, il nous faut étendre nos ventes d'objets fabriqués et trouver des matières premières, mais un empire colonial ne nous donnerait ni les uns, ni les autres et nous ne pouvons recommencer à faire dépendre notre économie des fluctuations des autres marchés. Transformons donc peu à peu notre production, pour la rendre payante mais sans chercher de plus nombreux contacts avec les démocraties. Créons un nouveau monde autarchique au centre même de l'Europe. Choisissons les peuples suffisamment jeunes pour n'être pas complètement équipés, suffisamment évolués cependant pour être à même d'absorber quantité de notre production. Jetons surtout les yeux sur ceux qui peuvent nous fournir en tout temps, même en temps de guerre, le fer, le cuivre, le pétrole, les produits oléagineux, nécessaires à notre économie. Faisons-en des vassaux économiques avant d'en faire de grands feudataires politiques. Ainsi le nazisme continuera sa mission civilisatrice dans le monde, évitera ces contacts avec les races jaunes, rouges ou noires qui pourraient souiller sa race, et réalisera une puissance militaire telle

qu'elle dominera sinon le monde, du moins l'Europe centrale et orientale.

Le programme était grandiose, et vraiment digne de tenter le cerveau d'un grand entraîneur de peuples. Mais combien d'obstacles ne fallait-il pas surmonter avant d'atteindre une réalisation qui devait être totale pour être efficace! Simplement partielle elle devait conduire l'Allemagne à la catastrophe puisque, comme l'a très bien montré M. Max Hermant [1], son économie de paix était fondée sur le mouvement :

« A aucun moment, dit-il, depuis 1933, l'Allemagne n'a eu, dans le cours d'une année quelconque, les ressources nécessaires pour payer les dépenses de cette même année. Mais l'année suivante, la production ayant augmenté considérablement, les ressources ont suffi à payer les dépenses de l'année précédente. A cette production accrue a correspondu un accroissement de dépenses. L'année suivante une nouvelle augmentation de la production y a subvenu. Et ainsi de suite. Telle est l'économie du IIIe Reich.

« Le système peut durer tant que chaque année la production allemande dépassera d'un quart ou d'un tiers celle de l'année précédente. Le système s'écroulera si, à un mo-

1. Max Hermant, Finances allemandes, le *Temps* (11 janvier 1939).

ment quelconque, la production allemande demeure stable ou décroît. »

Sans doute, l'Europe du sud-est représentait bien le marché idéal pour l'Allemagne, mais voit-on la Bulgarie, la Yougoslavie, la Roumanie, qui ont mis tant de ténacité à se libérer des chaînes du Sultan et de l'Empereur d'Autriche, se prêter de gaieté de cœur à une politique économique qui leur préparerait un nouvel asservissement? La Russie allait-elle se laisser condamner bénévolement à la famine et à la destruction de son industrie naissante? [1]. Les pays démocratiques enfin, qui ont tant d'intérêts depuis longtemps dans ces régions, qui ont participé militairement et économiquement à leur émancipation, pouvaient-ils pratiquer eux aussi, une politique d'abstention?

Il y a loin du rêve à la réalité!

En renouant des relations normales dans le monde, l'Allemagne aurait pu faire disparaître ses difficultés économiques, mais un tel geste impliquait une révolution; elle ne l'a pas fait. Elle a préféré se jeter sur la Pologne, première étape de sa marche vers l'Est avec l'espoir que les démocraties ne bouge-

1. Dans un discours en décembre 1938, M. Petrowski, chef du Gouvernement soviétique de l'Ukraine, rappelait la phrase de Staline : « Si des cochons mettent leur nez dans le jardin soviétique, on les corrigera de telle façon que l'envie leur en passera! »

raient pas et qu'elle pourrait ensuite mener à bien ses nouvelles opérations. L'entrée en action de la France et de l'Angleterre ont renversé ses calculs. Seule une victoire sur les alliés lui permettrait aujourd'hui de les reprendre.

TABLEAU Nº 1

PRODUCTION ALLEMANDE.

Céréales.
(Millions de quintaux).

	Blé	Seigle	Orge	Avoine	Total
1930. . .	37,9	76,8	28,6	56,6	199,9
1931. . .	42,3	66,8	30,2	62	201,3
1932. . .	50	83,6	32,1	66,5	232,2
1933. . .	56	87,3	34,7	69,5	247,5
1934 . . .	45,3	76,1	32	54,5	207,9
1935. . .	46,7	74,8	33,9	53,9	209,3
1936. . .	44,3	73,9	34	56,2	208,4

Pommes de terre.
(Millions de quintaux).

1930	471
1931	438,7
1932	470,2
1933	440,7
1934	467,8
1935	413,3
1936	463,2

Animaux de ferme.
(Milliers de têtes).

	Espèce[1] chevaline	Espèce bovine	Espèce ovine	Espèce caprine	Espèce porcine
1930. . .	3.522	18.471	3.508	2.581	23.542
1931. . .	3.451	19.124	3.499	2.516	23.808
1932. . .	3.395	19.139	3.405	2.503	22.859
1933. . .	3.397	19.739	3.387	2.588	23.890
1934. . .	3.360	19.198	3.483	2.494	23.170
1935. . .	3.388	18.938	3.928	2.501	22.824
1936. . .	3.407	20.065	4.331	2.630	25.862
Total. . .	23.920	134.674	25.541	17.813	165.955

1. Non compris les chevaux de l'armée (40.000 environ).

TABLEAU N° 2

COMMERCE EXTÉRIEUR DU REICH.

(En millions de marks).

Années	Importation				Exportation			
	Denrées alimentaires	Matières premières	Objets fabriqués	Total	Denrées alimentaires	Matières premières	Objets fabriqués	Total
1928 . .	4.333	7.218	2.450	14.001	641	2.750	8.884	12.276
1929 . .	3.972	7.205	2.269	13.447	723	2.926	9.833	13.483
1930 . .	3.087	5.508	1.798	10.393	548	2.450	9.038	12.036
1931 . .	2.024	3.478	1.225	6.727	406	1.813	7.380	9.599
1932 . .	1.528	2.412	727	4.667	218	1.032	4.489	5.739
1933 . .	1.113	2.420	670	4.204	181	903	3.787	4.871
1934 . .	1.100	2.600	750	4.451	121	790	3.256	4.167
1935 . .	1.041	2.553	565	4.159	78	774	3.418	4.270
1936 . .	—	2.800	—	4.218	—	—	—	4.768

TABLEAU N° 3

IMPORTATIONS NETTES ALLEMANDES.

	Poids en milliers de tonnes métriques			Valeur en millions de dollars-or		
	1925	1929	1935	1925	1929	1935
Arachides.. .	324	644	191	36,3	59,7	7,7
Coprah . . .	172	244	93	24,5	28,7	3,2
Soyas	336	1.024	516	20,2	57	10,5
Graines de lin	249	312	247	24,1	24,7	7,1
Graines de coton.	46,1	7,2	0,1	2,6	0,3	—
Huiles de lin	24,5	12,7	11,1	5	2	0,6
Huile de soya	18,4	Ex. 45,1	14	3,5	Ex. 7,1	0,9
Huile d'arachides . . .	4,4	49,6	Ex. 1,1	0,9	Ex. 9	Ex. 0,1
Huile de palme	18,1	19,9	39,5	3,5	3,4	1,8
Amandes de palme . . .	225,4	284,2	241,4	22,7	28,4	6,7
Coton. . . .	367	315	269	180,4	141,8	62,1
Lin	15.000	9.900	19.400	7,6	3,1	3,7
Jute.	133,2	140,4	114	27,7	20,1	5,7
Chanvre. . .	28	27	29,4	9,6	6,3	4,6
Laine	127	155	122	118,4	128,4	41,5
Soie grège . .	1,86	2,36	1,09	29,2	28,8	3,1
Caoutchouc .	0,34	0,50	0,64	39,7	23,1	10,4
Pétrole et dérivés. . . .	1081	2387	3460	—	—	—
Huiles lubrifiantes végétales. . . .	0,276	0,581	0,345	—	—	—
Minerai de fer	11.300	16.900	14.000	51,9	74,7	29,3
Soufre. . . .	0,48	0,61	0,36	1,2	1,6	0,4
Pyrite. . . .	0,92	1,12	1	5	8,1	3,4
Phosphates. .	43	90	74	4,2	6,6	3,6
Nitrates. . .	0,009	0,061	0,073	0,3	2,7	2,1
Cuivre métal.	222	221	173	69,7	85,3	15,8
Cuivre minerai.	68	430	395	4,5	7,3	1,8
Antimoine minerai. . . .	1,3	1,4	0,03	0,6	0,5	0,4
Antimoine métal.	1,9	2,9	2,07	0,1	0,1	—
Étain	1,7	10,2	1,2	1	2,2	0,4
Zinc.	19	Ex. 2	89	2	Ex. 0,7	0,8
Nickel. . . .	2,3	13,5	29,1	0,4	0,4	1,4
Plomb. . . .	28	58	75	2,6	3,9	2,9
Mercure . . .	0,757	0,239	0,854	1,4	0,7	0,8
Tungstène . .	3,9	3,4	7,2	0,9	1,3	2,4
Molybdène. .	?	?	?	?	?	?
Manganèse. .	199	389	392	3,95	5,03	2,64

TABLEAU N° 4

POURCENTAGE DE LA PRODUCTION COLONIALE PAR RAPPORT A LA PRODUCTION MONDIALE.

I

Pétrole	3,7
Minerai de fer	3,4
Cuivre	21,3
Zinc	1,9
Étain	56,9
Bauxite	13,1
Nickel	9,
Pyrites	3,4
Caoutchouc	96,1
Coton	2,5
Laine	2,3
Soie	3,1
Graines de coton	2,6
Sésame	8,
Coprah	64,4
Arachides	28,5
Huile de palme	98,8

II

Minerai de manganèse	13,7
Minerai de chrome	12,3
Minerai de tungstène	15,6
Antimoine	0,7
Chanvre	6,2
Phosphates	52
Graphite	46

TABLEAU N° 5

PRODUCTION PROVENANT DES COLONIES OU PAYS SOUS MANDAT.

(En milliers de tonnes).

	1925	1929	1935
Minerai de cuivre.			
Production africaine :			
Nord-Africain français et Afrique Équatoriale	1,6	0,2	—
Congo Belge	90,1	130	108
Rhodésie	1,8	5,9	171
Minerai de plomb.			
Afrique du Nord et Afrique Équatoriale	30,5	30	6,4
Rhodésie et Nigéria	4,5	1,8	6,8
Minerai de zinc.			
Rhodésie du Nord	2,0	22,6	27,3
Algérie-Tunisie	28,6	17,6	2
Étain.			
Nigéria, Ouganda et Swaziland	6,6	11,2	7,2
Cameroun (mandat)	0	0	0,2
Congo Belge	0,6	1	6,2
Indes Néerlandaises	31,2	35,8	20,5
Nickel.			
Nouvelle-Calédonie	3,4	6,4	6,3
Soufre, Pyrites.			
Nigéria	6	8	6
V. Sud-Africain	3	2	11
Phosphate.			
Algérie, Maroc, Tunisie } Madagascar [1]	4.199	4.921	3.730
Océanie française	93	269	139
Iles Palaos (mandat Japon)	102	86	94

1. La production est utilisée dans la colonie.

TABLEAU Nº 6

EXPORTATIONS EN TONNES.

Exportation	Togo		Cameroun	
	1935	1937	1935	1937
Amande de palme..	13.134	12.252	37.022	38.462
Coprah — ..	4.367	3.045	—	—
Cacao.	11.100	8.028	23.375	26.552
Maïs	3.184	15.982	—	—
Huile de palme . .	2.054	1.760	7.554	9.964
Coton agrené . . .	1.535	1.633	—	—
Café..	1.127	405	1.369	2.559
Bois	—	—	36.508	51.343
Bananes.	—	—	7.730	24.134
Valeur totale en milliers de francs des exportations.. . .	34.692	75.554	97.997	263.307

TABLEAU N° 7

Production de la Yougoslavie.

(Milliers de tonnes).

	1925	1929	1935
Minerais.			
Zinc	0,2	0,5	52,8
Bauxite	79	103,4	190,1
Cuivre	7,3	20,7	39
Plomb	9,5	14,7	68
Chrome	—	—	—
Magnésie	—	10	53,9
Céréales	6.478	7.295	5.492
Pommes de terre	1.224	1.632	1.351

Production de la Roumanie.

(Milliers de tonnes).

	1925	1929	1935
Laine	26	24	30
Houille	300	400	300
Lignite	2.600	2.700	1.700
Pétrole	2.300	4.800	8.400
Fer	100	100	100
Manganèse	5,4	35	19,7
Céréales	9.272	13.538	9.845
Pommes de terre	1.224	1.632	1.351

Production de l'Ukraine russe.

	Pourcentage de la production totale russe
30 millions d'hectares cultivés en céréales	35 %
1 — — betteraves	75 %
5 — de bêtes à cornes 4 — de porcs	20 %
98 — de tonnes de charbon	90 %
16 — — de fer	60 %
2 — — de manganèse	95 %
0,5 — — de pétrole (plan quinquennal)	—

CHAPITRE II

LES FAIBLESSES MILITAIRES DE L'ALLEMAGNE

Nous commençons une guerre totale, c'est-à-dire une lutte à laquelle les belligérants participent avec toutes leurs forces, leurs richesses, leur industrie, leur commerce, leur agriculture, leurs moyens de transport, aussi bien qu'avec leurs hommes... et leurs nerfs.

A la veille d'une nouvelle passe d'armes, les anciens reportent volontiers leurs pensées vers leur jeunesse.

Je me rappelle pour ma part, avec quelque mélancolie l'époque heureuse où, devisant sous les orangers en fleurs de Nice avec mon chef d'État-Major le commandant Paulinier [1], je lui exprimais mon impression qu'avec le développement économique mo-

1. Devenu général commandant de Corps d'Armée pendant la grande guerre.

derne, la guerre future devrait englober toutes les activités du pays. Il m'incita à fixer par écrit ces idées, et c'est ainsi que j'exposai les premiers principes de la guerre totale au grand public dans un livre rébarbatif intitulé : *Les conséquences économiques et sociales de la prochaine guerre*[1], et à l'élite militaire, dans des conférences faites à l'École supérieure de Guerre d'abord, puis au Centre d'Études « des élèves maréchaux », sous l'égide des directeurs de ces deux organismes les généraux Foch et Anthoine qui s'étaient faits les défenseurs ardents de l'idée.

L'action ne suivit pas la pensée. On partit en guerre sans avoir rien modifié aux errements en vigueur depuis 1870.

Le cours des hostilités démontra bientôt cependant la nécessité de recourir avec plus d'intensité aux moyens industriels du pays; une véritable démobilisation fut alors mise en œuvre au bénéfice de nos mines comme de nos usines. Mais ce fut seulement après la victoire qu'il fut possible d'envisager le problème sous ses multiples aspects. La réforme du Conseil supérieur de la Défense nationale permit les réalisations nécessaires.

Grâce à cet effort, la France est aujourd'hui prête pour une guerre de longue durée, si celle-ci devient nécessaire. En est-il de

1. Paris, Giard et Brière, 1909.

même chez nos adversaires? C'est le problème que nous voulons essayer de résoudre.

I

CHEMINS DE FER ET AUTOSTRADES

Tout est spectaculaire dans l'activité du régime nazi, aussi bien dans le domaine politique que dans celui de l'industrie et des transports.

En ce qui concerne les chemins de fer [1], un fait domine tout le débat, c'est l'abus qu'il en a fait pour sa réclame personnelle dès son avènement au pouvoir. On ne réunit pas, en effet, sans une conjonction puissante de moyens de transports, des centaines de milliers d'individus, pour les fêtes du parti, les défilés ou les voyages de la Force par la joie! Comme avec le temps, ces manifestations devenaient presque hebdomadaires, il en est résulté une mobilisation pacifique presque continuelle des voies ferrées. Dans la seule année 1937, on forma ainsi près de 20.000 trains spéciaux [2] pour les assises du parti, les expo-

1. Voir pour le côté technique de cette étude, le remarquable exposé de M. Conrad Cigné : « Les difficultés des Chemins de fer allemands » (*Bulletin quotidien d'Informations* du 4 mai 1939) dont nous nous sommes largement inspirés.

2. Exactement 19.452 trains.

sitions, la foire de Leipzig, etc... En 1938, un effort politique analogue aurait probablement été imposé, si les opérations contre la Tchécoslovaquie n'avaient requis à leur tour un très grand nombre de moyens de transport, et si les travaux de fortification de la ligne Siegfried n'avaient exigé des milliers de wagons. En 1938, l'immobilisation gouvernementale des voitures de voyageurs, commencée dans les années précédentes, s'est donc doublée d'une immobilisation parallèle des fourgons et plates-formes, et tout ce matériel s'est vu employé dans des conditions inhabituelles, c'est-à-dire sans le moindre souci de l'entretien et du remplacement.

Tandis qu'on infligeait à la Reichsbahn ces obligations nouvelles, l'économie nationale, basée sur une forme spéciale de production réclamait à son tour des moyens de transport en quantité grandissante. Le III[e] Reich avait institué l'économie fermée. Il voulait tout produire par lui-même, recourir le moins possible à l'étranger, réserver ses devises pour les seules matières premières qu'il ne parvenait pas à remplacer par des succédanés. Cette forme de production économise sans doute de l'or, mais soumet le pays à un accroissement de travail qui influe naturellement sur le jeu des transports; elle oblige en particulier à mettre en œuvre des quan-

tités de matières premières énormes, pour en tirer une très faible proportion des denrées désirées. Les résidus, les sous-produits, dont la valeur n'est d'ailleurs pas toujours négligeable, doivent en tout cas, être écoulés coûte que coûte, et les transports parasitaires ainsi imposés à la communauté ne sont pas sans influencer grandement la rotation du matériel.

Il aurait donc fallu, pour faire face aux nouveaux besoins du IIIe Reich, un outil parfaitement entretenu, possédant un parc de machines et de wagons en progression constante, doté de voies continuellement revues, et beaucoup plus fréquemment restaurées qu'à l'époque où le trafic ne connaissait pas cette intensité.

Les rapports de la Reichsbahn célèbrent naturellement comme il convient cette augmentation de trafic. Dès 1937, ils constataient que le trafic-record de 1929, l'année du boom, de la prospérité, était dépassé; chaque mois, les chargements de wagons marquaient une étape de hausse par rapport aux années précédentes; chaque mois les effectifs de voyageurs transportés augmentaient. L'année 1938 permettait de constater une progression encore plus impressionnante. Naturellement les recettes du réseau étaient en plus-value constante (10,4 en 1937, 7 %

en 1938) et la Société se félicitait d'une situation financière qui lui permettait, après avoir fait face à toutes ses charges, de doter largement ses réserves.

Magnifique façade! Qu'y avait-il derrière? Les hommes d'affaires véreux connaissent bien la méthode classique pour truquer un bilan; elle consiste essentiellement à faire apparaître des bénéfices, en négligeant ou en supprimant les immobilisations nécessaires à l'amortissement et au remplacement du matériel; elle aboutit à la ruine. Or, c'est cette politique que le IIIe Reich a suivie depuis six ans pour ses chemins de fer, et qui va exercer sur sa situation de guerre une influence désastreuse.

Consultons les rapports techniques de la Reichsbahn. Le nombre des locomotives allemandes qui s'élevait à 24.089 en 1929, est tombé à 20.711 en 1938; depuis le début de l'année 1939, il a encore diminué de 5 à 600 unités [1]. Le parc de wagons, dans le même temps, a perdu 60.000 unités [2]; on estime qu'il a subi une nouvelle amputation de 20.000 wagons en 1938; on prévoit un

1. Le parc des automotrices par contre, n'a cessé de croître, mais les deux tiers de ces engins sont employés exclusivement sur les lignes électriques dont l'étendue est très faible (5 % du réseau allemand).

2. 1929 : 677.500 wagons; 1937 : 626.950 wagons.

déchet beaucoup plus considérable encore pour cette année.

Pourquoi cette usure tout à fait anormale, alors que dans tous les autres pays du monde, malgré le développement de l'automobile et des transports fluviaux, le parc des chemins de fer augmentait? Pour trois raisons fort simples : parce qu'en Allemagne, on abuse du trafic, comme nous venons de le voir, et parce qu'on ne construit plus et on ne répare plus suffisamment.

Chaque année avant la crise, la Reichbahn commandait à l'industrie de construction métallurgique une dizaine de milliers de wagons. Depuis 1932, en six ans, elle en a acheté 13.000. Était-ce sa volonté délibérée? Absolument pas, mais c'était celle du gouvernement qui réservait l'activité de ses usines pour de toutes autres tâches! Dans ces conditions, la Société a vécu d'expédients. Elle a maintenu ses wagons et ses machines en service jusqu'à l'extrême vieillesse. Depuis longtemps, l'âge normal de la retraite est largement dépassé, et on rafistole jusqu'à l'extrême limite les vieux « tacots » [1]. En 1938, plus de 14 % des locomotives étaient constamment immobilisées pour

1. Les chemins de fer doivent d'ailleurs fournir la matière première de ces réfections sous forme de vieux fers ou de vieilles tôles!

réparations. Aussi, ne sera-t-on pas étonné d'apprendre officiellement que les déraillements ont crû de 21 % en 1937 à 33 % en 1938 et à 45 % dans les premiers mois de 1939, ces accidents, ajoute le rapport, étant principalement causés par « les ruptures d'essieux et l'insuffisance des voies ».

L'absence de remplacement du matériel se doublait en effet d'une carence regrettable de l'entretien des voies. Les chemins de fer allemands, pour maintenir celles-ci en état normal, auraient dû en renouveler chaque année 4.000 kilomètres; c'était le chiffre autour duquel on évoluait du temps de l'ancien Reich. Depuis l'avènement des nazis, on diminue chaque année cette réfection indispensable; en 1938, elle tombe à 1.000 kilomètres de voie seulement, le quart de ce qui serait nécessaire! Même les aiguilles ne sont plus changées au rythme normal. Quant aux traverses, on se contente d'en tirer de nouvelles du cœur de celles qui sont réformées. A la veille de la guerre, on réduisait encore de 40 % le programme de renouvellement.

Une question se pose à l'esprit en présence d'un pareil abandon : comment un si bel organisme a-t-il pu tomber si bas? La réponse n'est pas difficile à formuler. Peut-être au début, l'idée de porter tous ses efforts sur la création des autostrades a-t-elle eu une in-

fluence sur les décisions du Führer, bien que le chemin de fer dût rester à la guerre, sinon l'organe principal de manœuvre stratégique, du moins celui du ravitaillement des armées et du pays. Un gouvernement sérieux n'avait pas le droit en tout cas, de laisser un des grands moteurs du pays descendre à un état tel que la Reichsbahn, dans son rapport de 1938, pouvait constater qu'il était « aux limites de ses capacités ». La Compagnie réclamait énergiquement pour pouvoir vivre, la commande annuelle de 50.000 wagons et un effort parallèle sur les machines, sur les aiguilles et sur la voie.

Mais la vraie raison n'est pas là! En réalité, le gouvernement nazi, voulant créer du matériel de guerre à outrance, manquant de matière première, manquant de main-d'œuvre [1], a fait cette folie de laisser tomber en vétusté un de ses principaux organes de guerre. Il va bientôt en ressentir les conséquences.

Les autostrades.

Aucun domaine ne permet de suivre avec plus de précision l'évolution maladive du

1. « Il faudrait 20.000 hommes de plus aux industries qui nous fournissent le matériel » dit la Reichsbahn.

cerveau d'Hitler depuis son accession au pouvoir que celui des autostrades.

Cet homme est parti, en 1932, d'une idée vraiment géniale, et d'ailleurs parfaitement réalisable. Elle consistait à créer de toutes pièces, en quelques années, un réseau routier nouveau, qui devait présenter le triple avantage d'occuper les chômeurs, de compléter les communications terrestres de l'Empire devenues trop exiguës pour les nécessités de la vie industrielle allemande, enfin et surtout, de mettre, en cas de guerre, entre les mains du généralissime, un admirable organe de manœuvre stratégique.

Le programme initial s'élevait à 7.200 kilomètres, et devait être terminé en 1939 au plus tard. Retenez la date fatidique. Il comportait deux rocades parallèles aux frontières franco-belge et polonaise, et trois lignes de communications perpendiculaires qui devaient permettre aux grandes unités militaires de traverser l'Allemagne de l'est à l'ouest, ou réciproquement, suivant les exigences stratégiques et avec le maximum de vitesse. Des expériences faites par la Reichswehr ne promettaient-elles pas un débit horaire de 72.000 hommes, en supposant la moitié des voitures affectées au matériel [1] ?

1. V. notre article « Poids lourds et Autostrades », *Revue des Deux Mondes*, 1er février 1936.

Cet œuvre grandiose, et d'une utilité certaine, paraissait parfaitement réalisable. Dès le début, un nombre d'hommes considérable y fut attelé, qui atteignait déjà 83.363 hommes en 1934.

Les années passent. Au cours de chacune d'elles, au lieu de s'en tenir au plan initial, on le développe. De nouvelles autostrades sont prévues qui finissent par gonfler le plan initial de telle sorte qu'elles en doublent l'envergure en 1938 [1].

Cette politique était parfaite en apparence; elle permettait, dans le Congrès du parti, de célébrer la puissance de l'Allemagne; la réalisation était moins brillante.

Au lieu de terminer tout d'abord le plan de 1932 en vue de créer un premier réseau homogène, on ouvrait chaque année sur les points les plus divers de l'Empire, de nouveaux chantiers; rien que pour l'année 1939, ceux-ci atteignaient plus de mille kilomètres. On couvrait ainsi l'Allemagne de tronçons qui, aujourd'hui, ne sont pas raccordés, et sont d'autant plus inutilisables que, conformément aux directives initiales données, les communications prévues entre les autostrades et l'ancien réseau routier allemand, sont extrêmement rares. A la veille de la guerre,

1. 14.000 kilomètres.

on avait bien terminé 3.065 kilomètres, mais ces 3.065 kilomètres, comme nous le verrons plus loin, ne constituaient pas un réseau utilisable pour l'armée.

En réalité, les dirigeants de la Reichsbahn n'ont pensé à chaque instant, qu'à donner satisfaction aux lubies du Führer. La première communication qu'ils durent établir reliait Berlin à Munich et Berchtesgaden, pour son usage personnel. Comment s'y refuser, puisque c'était celle qu'il devait pratiquer? L'État-major allemand s'y prêta d'autant plus volontiers que, prolongée vers le Nord jusqu'à Stettin et vers le Sud dans la direction de Salzbourg, elle pouvait constituer une rocade utile en cas d'opération contre la Pologne et la Tchécoslovaquie.

Au lendemain de l'Anschluss, c'est vers Vienne que se tourne l'esprit du dictateur; il conçoit immédiatement deux autostrades qui, à cheval sur le Danube, doivent lui permettre de porter ses forces militaires au cœur même de l'Autriche et jusqu'à la frontière hongroise. On s'empresse naturellement de faire prendre corps à sa nouvelle fantaisie, et pendant ce temps-là, les travaux du programme initial marchent au ralenti.

Après l'annexion brutale de la Tchécoslovaquie, le chancelier ne pense plus qu'à établir une communication directe avec Prague

en vue d'y affermir son autorité; on la commence immédiatement. Une fois de plus, la réalisation de l'ensemble en souffre.

Au 1er mai 1939, sous des prétextes divers, le projet de réseau à construire était encore une fois augmenté de 500 kilomètres, tandis que les effectifs d'ouvriers qui avaient atteint au maximum 118.000 hommes à certains jours de 1938, étaient tombés sur les chantiers du vieux Reich à 5.337 ouvriers [1].

A l'heure même où grandissaient les projets, les possibilités de réalisation, en effet, diminuaient. Le gouvernement, qui, au début, avait proscrit l'emploi des engins mécaniques en vue d'accroître l'embauchage des chômeurs, devait se résigner à adopter une politique diamétralement opposée. Le nombre des travailleurs allemands requis pour de toutes autres tâches, sur lesquelles nous reviendrons plus tard, s'était, en effet, accru démesurément et cet appel extérieur de main-d'œuvre obligeait à freiner l'activité des chantiers d'autosdrades. Pour un temps, la main-d'œuvre autrichienne, puis la main-d'œuvre tchèque, vînrent atténuer les difficultés, mais bientôt, celles-ci disparurent à leur tour.

Bref, à la fin de mai 1939, on avait mis

1. 13.376 au total, y compris les fonctionnaires et employés.

pour l'année en cours six kilomètres seulement de voies nouvelles en exploitation!

En sept ans, on a bien terminé 1.998 kilomètres, mais en de nombreux tronçons. Du projet primitif, si harmonieux, que reste-t-il? A peu près rien! Rien en tout cas, sauf la rocade de l'Est Stettin-Munich-Salzbourg, et la voie Munich-Carlsruhe-Giessen, qui possède une valeur militaire. Pendant la guerre, les chantiers seront abandonnés, car les hommes manqueront; la grande pensée du Führer ne pourra donc être réalisée qu'après la paix, si elle l'est jamais!

L'examen réaliste de cette œuvre démontre nettement l'impulsivité du Führer, de cet homme qui ne sait pas plier sa volonté à l'accomplissement d'une tâche mûrement réfléchie et y apporter tous ses soins. La grande qualité des Allemands dans le passé était la continuité dans l'effort, la tension perpétuelle de l'esprit vers un but unique. Aujourd'hui, on a l'impression d'une mouche qui bourdonne dans toutes les directions et butine les fleurs au petit bonheur. Hitler voit chaque jour beaucoup plus grand; chaque jour il donne des ordres détruisant les précédents, auxquels ses subordonnés se plient d'ailleurs servilement. Il commence toujours, mais ne termine rien. N'est-ce pas là, au premier chef, la caractéristique de la folie?

Conclusions.

Le Reich aborde la guerre, une guerre qui sera plus que toute autre une guerre de transports, avec un vieux réseau routier négligé, un nouveau réseau d'autostrades encore inexistant, des chemins de fer dans un état d'infériorité, que se plaisent à souligner les documents officiels eux-mêmes.

Comment le gouvernement nazi va-t-il faire face aux incessantes demandes de transports de millions d'hommes et de millions de tonnes de matériel que réclameront les besoins du haut commandement, et le maintien en activité des industries de guerre? Les machines qui lui manquent, les wagons, où les commandera-t-il? En Allemagne? Peut-on supposer un seul instant qu'elle pourra, en temps de guerre, faire face à une tâche qui la dépassait déjà en temps de paix? En Russie? Mais cette puissance ne suffit déjà pas à satisfaire les besoins de sa propre existence; comment supposer qu'elle se démunisse dans une période aussi trouble, et quelles difficultés d'ailleurs ne devrait-elle pas connaître pour transporter son précieux matériel à pied-d'œuvre?

Nous venons de toucher du doigt, dans un

domaine particulier, mais d'une importance capitale pour la guerre totale, le désordre créé par les nazis. La malfaçon que nous constatons ne s'étend-elle pas à l'industrie, aux administrations, même à l'armée? Dans ce bloc de si belle apparence, n'y a-t-il pas de nombreuses fissures? C'est la question que tout esprit indépendant est en droit de se poser.

II

LES DENRÉES ALIMENTAIRES

Mes contemporains se rappellent volontiers l'aspect que présentait l'Allemagne à la veille des hostilités de 1914. Sans doute, elle s'enthousiasmait depuis longtemps déjà au bruit des cliquetis guerriers; ses officiers monoclés et sanglés dans leurs uniformes rutilants, se considéraient comme les maîtres de l'empire et le témoignaient dans la rue en obligeant la foule des humains à descendre des trottoirs pour leur livrer passage; nos compatriotes qui traversaient le Reich, munis des passeports les plus réguliers, faisaient, s'ils étaient jeunes, l'objet des vexations de la police; malgré ces petits inconvénients, le séjour au-delà du Rhin, particulièrement en

Bavière, était fort sympathique. On se trouvait au contact de gens en parfaite condition physique et morale. La bière, brune ou blonde, coulait à flots et les familles se gorgeaient dans les brasseries de jambon, de choucroute et de « delikatessen ». On avait le sentiment d'un peuple heureux et bien nourri.

A cette époque, l'Allemagne qui régnait encore sur l'Alsace-Lorraine et une partie de la Pologne, était obligée malgré cet appoint d'importer bon an mal an pour 3.800 millions de francs-or de denrées alimentaires qu'elle payait d'ailleurs facilement grâce au tribut de son émigration et à la vente dans le monde de ses excellents produits fabriqués. On pouvait sans doute noter dans ses achats extérieurs quantité de denrées exotiques (cacao, thé, café, fruits, tabac) destinées à diversifier agréablement l'alimentation nationale, mais la plupart servaient déjà à suppléer à l'insuffisance du rendement du sol allemand en blé, orge, lait, viande congelée, etc...

Quoi qu'il en soit, le Reich en 1914 abordait la guerre avec une économie solide, une encaisse métallique importante et il avait au surplus le droit d'espérer que les riches plaines de Hongrie et de Croatie, possessions héréditaires de son alliée, apporteraient à

l'alimentation nationale la compensation voulue aux difficultés qu'elle pourrait rencontrer dans le domaine des importations maritimes. Au départ, la situation de nos adversaires était donc loin d'être mauvaise. Qu'est-elle devenue quatre ans plus tard? En 1918, leurs armées occupaient depuis longtemps déjà la Serbie, la Roumanie, la Belgique, le nord de la France et une partie de la Pologne russe; on ne pouvait vraiment pas dire que l'Allemagne manquait d'espace vital! Et pourtant celle-ci, rationnée à outrance depuis de longs mois déjà, mourait littéralement de faim.

A première vue, cette antinomie paraît inexplicable. L'esprit humain se refuse à admettre qu'un peuple assez heureux pour régner temporairement sur la moitié de l'Europe, soit incapable d'en tirer la subsistance de ses armées et de ses nationaux. Le fait cependant est là et s'explique d'ailleurs assez facilement lorsqu'on creuse les données du problème comme nous allons essayer de le faire.

*
* *

Examinons tout d'abord l'évolution de la production agricole allemande dans ses dif-

férentes branches de 1913 à 1918, en nous excusant d'abuser de chiffres qui, malheureusement, sont indispensables pour éclairer le débat :

1° La production des céréales panifiables (blé, orge, seigle), au cours de la guerre, épouse la courbe suivante :

1913	205,3 millions de quintaux métriques			
1916	148,9	—	—	—
1917	111,4	—	—	—
1918	109,4	—	—	—

Le déchet s'accentue tous les ans pour atteindre à la fin des hostilités 50 pour 100.

2° Le troupeau a évolué autour des chiffres suivants :

	Bovins	*Ovins*	*Porcin*
	(En milliers de têtes)		
	—	—	—
1915	20.317	5.073	17.287
1919	16.000	6.000	14.000

La perte ici est plus faible que dans la catégorie précédente en raison du bétail requis par les armées chez les habitants des pays occupés et qui a partiellement couvert les besoins du Reich. Elle n'en est pas moins d'un cinquième, sauf pour les moutons. Le nombre de ceux-ci, d'ailleurs, a augmenté uniquement par suite de l'extension des

champs laissés en friches; il ne saurait être considéré comme un indice de richesse agricole.

3° Les récoltes de pommes de terre sont passées de :

541	millions de quintaux	en	1913
à 539	—	—	1915
250	—	—	1916
248	—	—	1917
247	—	—	1918

En quatre ans, la production s'était réduite de moitié, bien que la surface cultivée soit simplement passée de 3.415.000 hectares en 1913 à 2.315.000 en 1918.

Dans les pays envahis, la diminution des trois branches de production que nous venons d'examiner était encore beaucoup plus accentuée en raison des ravages de la guerre d'abord, et surtout par suite de la mauvaise volonté que montraient partout les autochtones à travailler au bénéfice de l'ennemi. Le phénomène est tout à fait naturel.

Quant à l'Allemagne proprement dite, on ne peut attribuer la situation catastrophique que nous venons de constater aux opérations puisque celles-ci se sont entièrement déroulées en dehors de son territoire; on ne saurait davantage incriminer la pénurie de main-d'œuvre, puisque le Reich disposait alors de

nombreux prisonniers de toutes nationalités qu'il envoyait généreusement travailler sur les terres de ses ressortissants aussi bien que dans les fermes des pays conquis. En réalité, c'est la désorganisation inhérente à la guerre et surtout la pénurie de certains engrais qui ont joué en l'affaire le principal rôle. Certes, les potasses et les sulfates d'ammoniaque ne manquaient pas, mais avec le temps les nitrates du Chili n'arrivaient plus et la production des superphosphates dont la matière première se trouvait entièrement sous la domination de l'entente, voyait sa production réduite des neuf dixièmes [1]. Actuellement l'industrie allemande en produit une grosse quantité; son importation n'en demeure pas moins élevée. Puissent les dirigeants du blocus ne pas oublier dans la guerre totale actuelle que les engrais constituent un élément de guerre de premier ordre et s'efforcer d'en sevrer rapidement nos adversaires. Tandis que pour ces motifs, le sol cultivé voyait son rendement à l'hectare s'amenuiser progressivement [2], de nombreuses terres étaient laissées en friches faute de chevaux dont les

1. 1.863.000 tonnes en 1913; 180.000 tonnes en 1918.

2. Rendement à l'hectare en Allemagne (en quintaux métriques) :

	Seigle	*Orge*	*Froment*
1913.	19,1	36,7	23,6
1917.	12,6	18,6	18,7

effectifs diminuaient constamment, par suite des besoins des armées [1], faute aussi des moyens adéquats pour construire des charrues et des engins de toute espèce, ou même pour réparer les anciens. Bref, c'est bien, comme on pouvait le prévoir, la désorganisation inhérente à la guerre qui a causé l'effroyable diminution de production que nous venons de constater et, par voie de conséquence, une disette intense!

*
* *

Le Reich de 1939 n'a pas oublié ces enseignements et s'est appliqué à parer d'avance à des difficultés analogues.

On peut être assuré tout d'abord que nos ennemis ne gaspilleront pas en importations de produits alimentaires les devises qu'ils possèdent ou qu'ils peuvent obtenir en réalisant les participations de leur industrie dans les grandes affaires internationales. Les traités de commerce conclus ou proposés il y a quelques mois par le Dr Funck aux pays balkaniques sont symptomatiques à cet égard; tous reposent sur le principe de l'échange de machines allemandes contre des plantes in-

1. 4.500.000 chevaux à la veille de la guerre; 3.300.000 seulement en 1915.

dustrielles; le mot céréales est à peine prononcé.

C'est en raison de cette décision bien arrêtée de vivre sur eux-mêmes que nos adversaires ont pris, très à l'avance, une série de mesures de restriction qu'ils n'avaient jadis instaurées qu'au cours des hostilités. Ils les ont même si bien accrues que depuis trois ans le peuple allemand souffre terriblement, non pas parce que les moyens de subvenir à ses besoins manquent, mais bien parce qu'on entend les stocker au bénéfice de la Défense nationale. Cette politique a même pris dans ces derniers mois une telle extension que le défaut d'alimentation, et notamment de graisse a exercé une répercussion fâcheuse sur le rendement du travail [1]; dans l'intérêt des fabrications de guerre, on a dû revenir en arrière. En tout cas, un stock important a été créé en vue des hostilités, notamment pour les céréales; celui-ci s'élevait à sept millions de tonnes au 1er mai dernier, contre trois et demie à la même date l'année précédente. Le soleil en la circonstance avait largement travaillé au bénéfice du vieux dieu allemand.

Les dirigeants du Reich ont, en outre, attendu, pour envahir la Pologne, la fin de

1. Notamment dans les mines.

la récolte des céréales. Ils estimaient, en effet, qu'ils ne pouvaient mener de pair la moisson et la guerre et c'est un fait qui mérite d'être souligné pour l'avenir. Depuis 1936, douze cent mille travailleurs ont, en effet, abandonné l'agriculture au bénéfice de l'industrie. Des émigrants temporaires polonais, italiens, hongrois étaient venus en 1937 et 1938 boucher les vides; en 1939, ils se sont abstenus. Le Dr Richarz constatait déjà au printemps dernier que 135.000 ouvriers manquaient pour les travaux agricoles, malgré l'Anschluss et l'annexion de la Tchécoslovaquie, et malgré aussi les mesures prises par le gouvernement pour accroître le nombre des machines agricoles [1]. En août 1939, rien que dans la Prusse orientale, plus de cent mille hommes du Front du Travail ont dû être employés à la moisson avant de prendre les armes pour violer le territoire voisin. Dès maintenant, la situation au point de vue du travail des champs apparaît donc plus mauvaise au delà du Rhin qu'elle n'était en 1916 après deux ans de guerre, et l'on est en droit de supposer qu'elle s'aggraverait bien davantage si les besoins de l'industrie de guerre en main-d'œuvre augmentaient, et surtout si les prochaines opérations ne fournissaient

1. 26.100 en 1932; 60.000 en 1937.

pas les masses de prisonniers nécessaires.

Au surplus, à la veille de l'entrée en guerre les récoltes n'étaient pas terminées; les pommes de terre, les betteraves demeuraient encore sur pied. On a dû employer pour les rentrer les prisonniers polonais et les machines; le rendement d'un prisonnier n'est jamais très brillant, nous l'avons vu tout à l'heure, les paysans qui sont eux-mêmes rationnés et tenus de verser toute leur production à la communauté, n'auront probablement pas eu grand cœur à l'ouvrage; quant aux machines employées à l'arrachage mécanique des tubercules, il est de notoriété publique qu'elles donnent des résultats décevants.

* * *

Compte tenu de toutes les mesures de précaution prises à l'avance par nos adversaires et qui ne sont pas négligeables, comment se présente la situation alimentaire de l'Allemagne entrant en guerre? Interrogeons à nouveau la statistique pour répondre à cette question.

Le Reich possède aujourd'hui, outre ses 65 millions d'habitants propres, les 40 millions que lui a procurés l'annexion de la Tchécoslovaquie, de l'Autriche et d'une par-

tie de la Pologne [1]. Or, la production en céréales panifiables de ces quatre pays, en 1938, s'établit comme suit : dans l'Allemagne proprement dite 152 millions de quintaux métriques pour 65 millions d'habitants, soit 233 kilos par habitant; dans les pays annexés, 157 millions de quintaux pour 40 millions d'habitants, soit 267 kilos par habitant. Leur incorporation a donc sensiblement amélioré les proportions; la guerre toutefois a dû entraîner de nombreuses destructions en Pologne.

Comme les nazis viennent de rationner leur population à 2 kg. 500 de pain par semaine, soit 130 kilos par an, on serait tenté d'en conclure que, compte tenu des réserves obligatoires pour les semailles, une bonne partie de la récolte serait disponible pour la guerre. Il n'y a là qu'une apparence; des suppléments devront être alloués en effet aux soldats du front et surtout à certains travailleurs manuels, comme les ouvriers des mines dont le rendement baisse chaque fois qu'ils sont sous-alimentés. En réalité, l'Allemagne obligée de nourrir aujourd'hui une population supérieure de 40 millions d'habitants à celle de 1914, part en guerre avec une

1. Population de l'Autriche : 6.758.000 habitants; de la Tchécoslovaquie : 15.187.000 habitants; de la Pologne actuellement allemande : 18,000.000 habitants.

production de céréales sensiblement égale (310 millions de quintaux par an, contre 205 millions en 1914) aux contingents de l'époque, et les quelques millions de stocks auxquels nous faisions allusion tout à l'heure ne comblent pas la différence.

En ce qui concerne le troupeau, l'Allemagne a fait dans ces dernières années un très grand effort couronné d'ailleurs de succès. Sur son territoire réduit, elle est parvenue à reconstituer un cheptel supérieur à celui de 1913[1]. Le nombre des porcs notamment s'est très sérieusement accru. Malheureusement l'Anschluss, l'annexion de la Tchécoslovaquie et la conquête d'une partie de la Pologne sont venus détruire en partie l'édifice. Si aujourd'hui la proportion des bovins sur l'ensemble du nouveau territoire, reste à peu près la même, il y a par contre un abattement notable des autres catégories. On sait notamment le rôle considérable que joue le porc dans l'alimentation d'outre-Rhin; or les trois nouveaux tributaires n'ont apporté à la communauté que dix millions de ces animaux pour leurs 40 millions d'habitants, proportion très inférieure à celle dont jouissait

1. Situation du troupeau allemand (en milliers de têtes) :

	Bovins	*Ovins*	*Porcins*
1913	20.000	5.800	21.000
1937	20.065	4.331	25.862

l'ancien territoire du Reich où l'on compte presque un porc pour trois habitants [1]. En somme, la politique de conquête ne profite guère économiquement à nos voisins.

Il y a toutefois une exception à cette règle : les pommes de terre, et cette exception est d'importance étant donné que le précieux tubercule constitue le complément obligé de la saucisse dans la nourriture de l'Allemand moderne! C'est pour cette raison que le régime nazi avait, dès le début de son établissement, donné tous ses soins au développement de sa culture. Grâce à lui, la superficie plantée est passée de 2.412.000 hectares en 1920 à 2.900.000 en 1938 et la récolte de 1939 atteint 463 millions de quintaux, chiffre comparable à celui des années d'avant 1914 [2] qui passait alors pour très satisfaisant. Les trois dernières annexions n'ont augmenté la production que de 477.000 quintaux; l'Allemagne serait malgré tout à même de donner par ce moyen quelques apaisements à l'estomac de ses ressortissants [3].

1. Troupeau des provinces annexées (en milliers de têtes) :

	Bovins	*Ovins*	*Porcins*
Autriche	2.349	263	2.823
Tchécoslovaquie. . .	4.596	?	3.863
Pologne allemande. .	5.000	1.500	3.500

2. Il est inférieur à celui de 1913 (541 millions de quintaux) qui était tout à fait exceptionnel.

3. Le doriphore et la sécheresse diminueront probablement la future récolte.

Malheureusement pour eux, nous sommes aujourd'hui en guerre; le Reich a de pressants besoins d'alcool. La pomme de terre peut en partie les couvrir. A l'emploi alimentaire, on préférera sans doute outre-Rhin l'usage industriel et c'est pourquoi au lieu d'être augmentée, la distribution des pommes de terre pourrait bien, à son tour, être sévèrement contrôlée.

Nous venons incidemment de toucher du doigt un des aspects les plus curieux de l'agriculture allemande de ce temps : le rôle industriel que, par suite de la pénurie des matières premières, on prétend lui faire jouer. Ce ne sont pas les dirigeants du Reich qui sont les inventeurs du système, mais bien les Américains. Ford avait pris jadis la tête du mouvement en sa faveur parce qu'il y voyait le moyen d'absorber le surplus de la production agricole de son pays et de stabiliser ainsi les cours de denrées dont les soubresauts étaient catastrophiques. Les Américains sont entrés dans la voie de la culture industrielle parce qu'ils avaient des excédents; les nazis les ont suivis pour la raison inverse : l'impossibilité où ils se trouvaient, en raison de leur économie fermée et de l'absence de devises, d'importer, la nécessité par conséquent de tirer de leur sol le complément de denrées nécessaire. Pour eux, la cellulose de bois rem-

placera dès lors le coton, la caséine du lait leur donnera le lanital qui permet d'obtenir la laine artificielle, la pomme de terre et la betterave [1] leur fourniront l'alcool indispensable à la fabrication des explosifs et à la valorisation de l'essence aviation [2]. Ces besoins, en période d'hostilités, seront immenses; il faudra les satisfaire à tout prix et c'est pourquoi dès l'entrée en guerre les populations en subiront les sévères conséquences alimentaires.

Avec le temps, la situation empirera. Les besoins de l'armement modifiaient déjà sensiblement en temps de paix la nature des emblavements. Année par année, la culture industrielle mordait plus profondément sur la culture ordinaire. Un grand effort par exemple avait été réclamé en 1936 par le gouvernement en vue d'accroître la production des graines oléagineuses au bénéfice de ses besoins en corps gras; la culture du colza est ainsi passée de 5.000 en 1933 à 62.000 hectares en 1938, celle du lin de 5.000 à 45.000 hectares. Presque toutes ces surfaces ont été gagnées aux dépens des autres productions.

1. L'Allemagne de 1939 dispose de 2.200.000 tonnes de sucre pour 87 millions d'habitants, c'est-à-dire une excellente proportion. Mais en temps de guerre encore une fois, on ne fera plus guère de sucre et beaucoup d'alcool.

2. L'alcool méthylique tiré du bois ne remplace pas l'alcool éthylique que l'on extrait de la pomme de terre et de la betterave.

Avec la guerre, cette politique va recevoir de nouveaux développements. Une fois de plus, on fera passer en Allemagne la satisfaction des intérêts purement militaires avant celle des besoins physiques des citoyens; et la famine succédera à la faim.

En somme, l'Allemagne malgré toutes les précautions qu'elle a prises en temps de paix (extension des cultures, emploi du machinisme, constitution de stocks, etc...) aborde la nouvelle guerre dans des conditions bien inférieures à celles de 1914. Sa situation peut à peine se comparer à celle de 1916. Pourra-t-elle trouver en dehors dans des pays limitrophes, en Hongrie, en Bulgarie, en Roumanie, en Russie, le complément nécessaire à sa vie? On est en droit d'en douter. Ce réapprovisionnement en tout cas est lié à celui des matières premières; nous allons l'étudier.

III

LA PÉNURIE DE MATIÈRES PREMIÈRES

Il ne se passe pas de jour que la presse mondiale ne célèbre la pauvreté de l'Allemagne en matières premières et n'insiste sur l'impossibilité où cette puissance, faute d'ar-

gent, va se trouver bientôt, d'en acheter au dehors. Il y a évidemment beaucoup de vrai dans ces assertions. Toutes les apparences sont en faveur du bloc anglo-français, mais les peuples comme les individus, quand ils sentent leur vie menacée, trouvent parfois dans leur génie, l'idée qui doit leur permettre de surmonter les pires difficultés. Aussi éviterons-nous soigneusement, dans cette étude, des conclusions hâtives et des interpolations dangereuses.

C'est vrai, l'Allemagne est très pauvre en matières premières. La guerre réclame la mise en œuvre de trente-quatre d'entre elles; vingt-trois lui font absolument défaut et quatre seulement couvrent tous ses besoins. Elle se trouve bien à cet égard parmi les nations les plus déshéritées du monde et c'est pourquoi, à l'époque de sa prospérité, en 1913, elle importait de ce chef pour une somme globale de 7.732 millions de francs-or. Aujourd'hui, elle ne consacre plus que la somme minime de 2.800 millions de marks-papier environ aux achats de même nature [1]. Le rapprochement de ces deux chiffres précise bien le terrain perdu par le Reich dans le domaine des échanges en un quart de siècle;

1. Il convient toutefois d'ajouter que le prix de la plupart des matières premières a beaucoup diminué dans le monde depuis vingt-cinq ans.

les efforts accomplis par le gouvernement d'Hitler dans ces dernières années pour tirer du sol national le complément de production nécessaire à la vie de son peuple, n'ont fait qu'accentuer cette décadence.

Croire cependant que la « pauvre » Allemagne se lance dans la guerre sans approvisionnements serait commettre une erreur redoutable. Ses dirigeants ont rationné leur population au point de vue alimentaire, nous l'avons vu, non pas parce qu'ils ne pouvaient pas la nourrir décemment, mais bien pour constituer des stocks. S'ils ont accentué parallèlement leurs achats de matières premières depuis trois ans, s'ils ont arraché les grilles des jardins, confisqué les portes de métal des maisons, réquisitionné le moindre objet en fer, en acier, en cuivre, en nickel, s'ils ont accru chaque année davantage les importations de produits pétroliers, c'est sans doute en partie pour couvrir les besoins de réarmement, mais surtout pour s'assurer des réserves de guerre. Ils se rendent parfaitement compte que les hostilités contre les puissances occidentales ne se dérouleront pas avec la même facilité que les expéditions sur Vienne et Prague ou la conquête de la Pologne. Ils savent bien aussi que, quel que soit le résultat des premiers combats, les alliés de la Liberté ne mettront pas bas les

armes, et c'est pourquoi ils ont pris des précautions pour une guerre d'une certaine durée. L'importation de minerai de fer a été multipliée par 25 en 1938, par rapport à 1913; celle du fer brut par 250; celle du cuivre a augmenté de 50 p. 100; celles du caoutchouc, du pétrole, du manganèse, etc... ont suivi des courbes analogues. Cette politique s'est particulièrement intensifiée dans ces trois dernières années ainsi que l'indiquent les quelques exemples suivants :

IMPORTATIONS ALLEMANDES.

	Minerais de cuivre (tonnes)	*Cuivre brut* (tonnes)
	—	—
1929	400.000	221.000
1935	395.000	173.000
1937	555.000	262.000
1938	653.900	358.000

	Minerais de fer (tonnes)	*Minerais de manganèse* (tonnes)
	—	—
1929	16.900.000	—
1935	14.000.000	394.256
1936	18.470.000	229.634
1937	20.620.000	554.170
1938	23.613.000	425.700

	Produits pétrolifères (tonnes)	*Caoutchouc* (tonnes)
	—	—
1929	2.793.200	50.000
1935	3.826.235	72.000
1936	4.236.995	73.000
1937	4.351.345	99.000
1938	5.002.300	90.200

Il est indéniable qu'une bonne partie de ces importations a été mise en réserve au bénéfice de la guerre; en chiffrer exactement le montant présente par contre des difficultés insurmontables. Nos voisins savent habilement camoufler leurs statistiques lorsque la Défense nationale est en jeu, aussi n'avons-nous que fort peu d'éléments d'appréciation et aucun ne présente un caractère d'authenticité absolue. En février 1939, M. Brinkmann, dans un discours prononcé à Cologne, affirmait que l'Allemagne disposait d'une réserve de fer de vingt millions de tonnes. MM. Carfias, Whetsel et Ristori, dont la compétence mondiale est incontestée, estimaient, d'autre part, les stocks de réserve de pétrole existant en Allemagne à la date du 1er janvier 1938, à 1.500.000 tonnes; comme ceux-ci se sont encore accrus au cours de ces dix-huit derniers mois, on ne risque pas d'être au-dessous de la vérité, en les estimant

aujourd'hui à deux millions. Quant au cuivre on peut, à mon avis, avancer sans crainte d'exagération, le chiffre de 200.000 à 300.000 tonnes.

Il y a donc des stocks. Que représentent-ils, si importants qu'ils soient, par rapport aux besoins de guerre, quel appoint la production nationale vient-elle apporter à la défense du Reich? Ce sont ces deux points que nous allons essayer de préciser.

Le fer.

De tout temps, l'Allemagne a subi un handicap sérieux du fait de sa pénurie en cette précieuse matière première. Pendant la Grande Guerre, l'occupation des bassins de Briey, du Luxembourg et de la Pologne russe facilita considérablement le problème de ce ravitaillement. La Suède d'ailleurs, qui était à cette époque de tendance plutôt germanophile, ne cessait d'apporter à sa voisine un contingent sérieux de ses excellents produits. Le Reich possédait alors suffisamment de devises pour couvrir tous ses achats [1].

Aujourd'hui, la situation est bien changée. Ayant dilapidé son or, l'Allemagne est obli-

1. Il les économisait au maximum en expédiant au dehors un tonnage considérable de charbon dont il possédait de larges excédents.

gée de réduire au maximum ses demandes extérieures, alors que sa production nationale, qui était de 28 millions de tonnes avant la précédente guerre, est descendue à 11.145.289 tonnes en 1938, malgré l'appoint intéressant que sont venues lui apporter dans ces derniers mois l'Autriche, la Tchécoslovaquie et la Pologne [1]. Comme l'Allemagne actuelle, après ses conquêtes, produit plus de fonte, plus de fer, plus d'acier qu'à la veille de la Grande Guerre [2], elle sent que sa situation deviendrait catastrophique dans le cas où ses frontières se fermeraient. On conçoit dès lors que depuis trois ans Gœring ait tout fait pour accroître la production nationale sans se soucier du fait que le traitement de ses minerais, en raison de leur faible teneur, nécessiterait deux fois plus de fonderies, de fours à coke, de charbon, et, bien entendu, de main-d'œuvre que celui de

1. Dans les 11.145.289 tonnes de la production allemande actuelle, l'Autriche entre pour un million de tonnes (ses minerais sont d'ailleurs nettement supérieurs aux minerais allemands) et la Tchécoslovaquie pour 4.099.000 tonnes de produits très inférieurs; celle-ci importait d'ailleurs, avant son absorption, près de 2.000.000 de tonnes pour le travail de ses usines de guerre. La Pologne, par contre, peut fournir 500.000 tonnes de minerai médiocre.

2. PRODUCTION ALLEMANDE (en milliers de tonnes).

	Fonte	*Fer et acier*
1913	16.674	16.291
1938	18.080	22.784 (y compris l'Autriche et la Tchécoslovaquie).

l'étranger [1]. Des hauts fourneaux importants ont été construits, en particulier dans la région de Salzgitter, pour traiter des gisements très pauvres; ces hauts fourneaux devaient être terminés au milieu de l'année prochaine. La main-d'œuvre dont dispose le Reich en temps de guerre permettra-t-elle de mener à bonne fin et dans les délais voulus ces constructions? C'est le secret de l'avenir. En tout cas, cet appoint ne résoudrait pas le problème.

Quoi qu'il en soit, méfions-nous encore une fois de conclusions trop hâtives consistant par exemple à inférer de ces difficultés que le matériel d'armement qui commence à apparaître en masse sur les champs de bataille de l'Ouest serait de valeur médiocre. Que les camions du Reich ne possèdent pas toutes les qualités voulues, que les bateaux livrés par lui à la Turquie soient obligés de subir une révision complète après quelques jours de service, que des tourelles cuirassées aient présenté des fissures dès les premiers essais de tir [2], c'est possible, mais c'est peut-être davantage la substitution d'ersatz au cuivre, au nickel ou aux métaux rares dans ces constructions que la qualité même du

1. On a intensifié parallèlement la fabrication de la fonte et de l'acier Martin.
2. Ivan Lajos, *La Vérité sur l'Armée allemande*, p. 115.

minerai de fer qui se trouve à l'origine de ces malfaçons. Au cours des deux dernières années, les Allemands ont en effet intensifié leurs importations, notamment en provenance de l'Afrique du Nord et de la Suède, qui produisent les meilleurs minerais du monde; une bonne partie de ceux-ci a été probablement stockée pour les fabrications de guerre à venir; mais on peut être certain que la grande masse a été employée à la construction du matériel actuel.

En somme, avec ses onze millions de production nationale, qui ne sont pas extensibles, joints aux stocks de sécurité qu'elle a pu réaliser, l'Allemagne partant en guerre dispose au maximum de trente et un millions de tonnes de minerais de fer; c'est là un an de consommation du temps de paix, soit huit à neuf mois seulement du temps de guerre, à condition bien entendu que celle-ci ne conserve pas la forme larvée qu'elle revêt actuellement. Nos adversaires devront vivre ensuite d'expédients; ils récupéreront du matériel usagé sur les champs de bataille; ils tireront de Pologne quelques millions de tonnes de ferrailles. Mais ce glanage restera notoirement insuffisant pour nourrir la guerre ; l'importation deviendra indispensable... Comment pourront-ils alors y recourir?

En temps de paix, le ravitaillement allemand était assuré par neuf États : la France, l'Espagne, Terre-Neuve, l'Algérie, la Grèce, le Maroc, le Brésil, le Luxembourg et la Suède. Nous couvrions pour notre part avec le concours de l'Afrique du Nord une très grosse part de ses besoins. La Suède fournissait à elle seule, en 1937, 10.200.000 tonnes au Reich sur les 14 millions de tonnes qu'elle exportait. Les autres pays n'entraient que pour des quantités minimes dans ses importations.

Avec le blocus, deux champs de production seulement peuvent être atteints par les Allemands; ce sont ceux du Luxembourg[1] et de la Scandinavie. Le premier, étant donné le danger qui plane sur ses épaules, ne sera peut-être pas très disposé à satisfaire les demandes de ses voisins. En ce qui concerne le second, le problème que les Alliés auront à résoudre sera plus compliqué. Les aciéries tchèques possédaient en effet en Suède et en Norvège des contrats avec des exploitations importantes dont l'Allemagne a hérité; celle-ci s'est assurée, d'autre part, des participations financières dans un certain nombre de sociétés par l'intermédiaire des magnats de sa métallurgie[2]; elle a enfin, toujours grâce à

1. Production en 1938 : 4.896.000 tonnes.
2. Elle a acquis la mine de Haksberg.

ceux-ci, conlu des contrats d'importation importants [1]. Les liens commerciaux du temps de paix ayant toujours une grande valeur, les Allemands vont utiliser au maximum cette arme économique; ils feront miroiter aux yeux de leurs contractants tout l'intérêt qu'ils auraient à ne pas les rompre à l'heure difficile en prévision de l'après-guerre. Mais les Suédois savent bien qu'on se disputera toujours dans le monde l'achat de leurs excellents minerais; ils n'ont donc aucune inquiétude à cet égard pour l'avenir. La politique jouera finalement seule en cette affaire et c'est pourquoi le blocus aura, semble-t-il, le dernier mot à dire.

Le marché suédois fermé, l'Allemagne n'aurait plus d'autre ressource que de s'adresser à la Russie. L'Ukraine russe, avec sa production annuelle de seize millions de tonnes de minerais de fer [2] est à sa portée. Mais cette production est capitale pour l'U. R. S. S.; elle est entièrement consacrée, nous l'avons vu, aux usines métallurgiques qui travaillent à la fois pour son équipement économique et sa défense nationale; elle leur suffit à peine. Il paraît bien improbable dans ces conditions que les Soviets livrent à leurs

1. Krupp avait conclu un contrat de cette nature en Norvège pour un million de tonnes.
2. Sur les 28 millions de tonnes produites par la Russie.

alliés du moment un tonnage important de leurs approvisionnements.

En un mot, on ne perçoit guère la méthode que l'Allemagne pourrait bien employer après une année de guerre intensive pour arriver à résoudre le problème du fer au bénéfice de ses opérations ultérieures... à moins qu'elle ne parvienne à importer des produits américains par le canal de la Russie. Nous verrons plus tard que cette hypothèse n'est pas à rejeter.

Les autres minerais.

L'Allemagne, si pauvre dans le domaine du fer, est peut-être plus déshéritée encore dans celui des autres métaux qui participent, dans des proportions moins apparentes, mais tout aussi réelles, aux constructions de guerre. Le chrome, par exemple, est infiniment précieux pour les blindages; le nickel est à la base des aciers spéciaux durs et inoxydables.

A part le zinc dont elle est aujourd'hui assez riche grâce à ses récentes conquêtes [1] et le mercure dont la Tchécoslovaquie lui fournit 70 tonnes, elle est partout déficitaire.

1. La production de zinc de l'Allemagne (115.000 tonnes) a été presque doublée par l'annexion de la Tchécoslovaquie (7.200 tonnes) et de la Pologne (92.600 tonnes).

Elle n'extrait, par exemple, de son sol que 28.100 tonnes de cuivre métal par an et doit abandonner tout espoir d'améliorer cette situation. Au cours de la dernière guerre, le gouvernement du Reich avait essayé, en effet, d'intensifier l'extraction de ce minerai; malgré tous ses efforts, il ne put dépasser le chiffre de 31.000 tonnes en 1916, et jamais depuis lors cette proportion n'a été dépassée. Quant au plomb, elle n'en produit que 60.000 tonnes en face d'une industrie qui en réclame le double [1]. Pour le manganèse enfin, l'Allemagne qui en extrait un chiffre insignifiant (200 tonnes), a trouvé un complément de médiocre valeur en Bohême, en Moravie et en Slovaquie dans des minerais de très faible teneur; le reste doit venir de l'étranger.

Dans de pareilles conditions, le Reich ne peut conduire sa guerre qu'avec l'appui des peuples du dehors, sous la réserve que ceux-ci veuillent bien s'y prêter.

En ce qui concerne le manganèse par exemple, il en a importé de 425 à 554.000 tonnes par an dans ces trois dernières années. L'Afrique du Sud était son principal fournisseur (75 p. 100); la Russie qui, en 1937 et 1938, lui vendait bon an mal an 60.000 ton-

1. L'annexion de la Pologne ne lui en procure que 8.000 tonnes.

nes environ, a réduit ses exportations dans le premier semestre de 1939 au chiffre infime de 2.885 tonnes. Cette puissance est pourtant largement productrice [1]; mais sa consommation intérieure augmente rapidement, en fonction même du développement pris par sa métallurgie dans ces dernières années. Il semble malgré tout qu'avec un peu de bonne volonté, elle parviendrait à satisfaire les besoins de son associée [2].

Du cuivre, il en existe à portée de sa main en Yougoslavie [3], mais cette puissance le lui cédera-t-elle? Elle en a un urgent besoin pour sa propre armée et déclare d'ailleurs officiellement qu'elle n'accepterait de fournitures pendant la durée des hostilités que si sa consommation propre était d'abord assurée, si ses clients fournissaient les moyens de transport voulus [4] et surtout si le payement était acquitté comptant ou par clearing [5].

Pour les produits rares enfin, l'Allemagne se trouve exclusivement tributaire des pays d'outre-mer; seule la contrebande pourrait

1. Elle exportait encore 460.000 tonnes en 1936.
2. L'Italie peut fournir de l'antimoine (elle en produit 534 tonnes), des pyrites (865.000 tonnes), enfin du soufre (348.000 tonnes).
3. Production : 39.400 tonnes en 1936.
4. De nombreux wagons yougoslaves sont immobilisés en Allemagne.
5. La Suède pourrait également lui fournir 5.000 tonnes par an, à moins qu'elle ne préfère les conserver pour sa défense nationale.

donc les lui procurer. Le molybdène sort des mines d'Amérique et du Maroc; le cobalt est entre les mains de la France et de l'Angleterre [1]; le vanadium est partagé entre le Pérou et l'Afrique du Sud. Quand au tungstène [2], les trois cinquièmes de la production sont extraits du sol chinois et bloqués temporairement par les hostilités sino-japonaises; le reste vient de l'Indochine, de la presqu'île malaise, de la Rhodésie, du Portugal et des États-Unis.

Aussi est-ce dans ce domaine que l'Allemagne a particulièrement intensifié ses approvisionnements. On peut constater qu'elle a doublé ses achats de nickel métal entre 1937 et 1938, et dans la seule année 1939 doublé encore ceux de minerais de la même catégorie; elle a accru d'un tiers ses importations de minerais de chrome et de métal chrome, cadmium et wolfran [3]. Quelle que soit l'importance de ses stocks, ils ne pourront être renouvelés si le blocus est effectif et mondial. La valeur du matériel de guerre ennemi devrait donc à la longue, en subir les conséquences.

1. 82 p. 100.
2. 37.500 tonnes.
3. Importations allemandes en tonnes : *Minerais de chrome :* 1937, 42.384; 1938, 45.823; 1939, 61.726. *Minerais de nickel :* 1937, 6.285; 1938, 5.526; 1939, 11.570. *Chrome métal :* 1937, 1.847; 1938, 2.971; 1939, 3.482. *Nickel métal :* 1937, 824; 1938, 1.654; 1939, 1.385. *Bauxite :* 1937, 1.313.000; 1938, 1.184.000. *Manganèse :* 1936, 229.000; 1937, 554.000; 1938, 425.000.

Le pétrole.

Le troisième problème angoissant à résoudre pour l'Allemagne en guerre est celui du pétrole. Pour être à hauteur de la stratégie moderne, cette nation est astreinte à posséder, comme ses adversaires éventuels, une armée largement motorisée et mécanisée. Sans les engins cuirassés, le meilleur chef de guerre est incapable d'attaquer des remparts comme les lignes Siegfried ou Maginot et même des fortifications de moindre valeur. Quelle que soit sa bravoure, un peuple insuffisamment doté sous ce rapport, l'exemple de la Pologne le prouve, est voué à une défaite certaine. L'Allemagne, en mal de conquêtes, ne pouvait donc équiper autrement son armée.

Nous avons essayé jadis de supputer dans les pages de la *Revue des deux Mondes* [1], le montant approximatif de produits pétrolifères qui seraient nécessaires à l'armée du Reich en fonction de son armement. D'accord avec les économistes allemands Steinberg et Friedensburg, nous les avions estimés à douze millions de tonnes environ par an à condition, bien entendu, que la guerre fût

1. Le Pétrole et l'Automobile dans une guerre mondiale (*Revue des Deux Mondes*, juin 1938).

effective sur terre comme dans les airs; nous n'avons aucune raison actuellement de modifier notre opinion.

Or, quelles sont les ressources du Reich? Son stock de réserve atteint, nous l'avons vu, 2 millions de tonnes. Grâce à la politique intense de recherches, qu'il a instaurée, le régime nazi a sensiblement doublé son extraction (700.000 tonnes) à laquelle nous devons aujourd'hui ajouter 130.000 tonnes de pétrole polonais provenant des gisements situés dans les provinces temporairement annexées en septembre dernier. Elle extrait enfin de sa houille et de son lignite 1.500.000 tonnes d'essence synthétique de valeurs très diverses [1], production qui pourra être augmentée de 300.000 tonnes dès que les usines d'hydrogénation actuellement en cours d'installation seront terminées.

En somme, l'Allemagne disposerait ainsi sur son sol pour la première année de guerre, de 4.300.000 tonnes environ auxquelles on peut ajouter avec quelque réserve les 500.000 à 700.000 tonnes que lui expédie en temps de paix la Roumanie par le Danube [2]. Tout le

1. Une partie capable d'être utilisée par l'aviation, l'autre au contraire des plus médiocres.

2. Nous restons fort sceptiques sur les possibilités matérielles d'exécution du récent contrat entre la Roumanie et le Reich. S'il était complètement rempli, il faudrait accroître d'un demi-million de tonnes les possibilités allemandes.

reste devrait être tiré de l'étranger. Le benzol et l'alcool utilisés normalement pour la carburation ne sauraient entrer en ligne de compte étant donné qu'ils sont entièrement réservés en temps de guerre à la fabrication des explosifs. Bref, même en admettant qu'elle possède des réserves inconnues, l'Allemagne ne semble pas pouvoir nourrir une guerre intensive d'une durée dépassant sept à huit mois.

Que peut-elle obtenir de l'étranger?

L'Italie, qui n'est pas productrice et dont le stock actuel ne paraît pas dépasser 700.000 tonnes, ne saurait songer un seul instant dans une période aussi troublée, à se démunir d'une matière aussi indispensable à sa Défense nationale.

La mer étant fermée, les seules sources auxquelles l'Allemagne pourrait puiser sont donc en fin de compte la Roumanie et la Russie qui disposent respectivement de 5.700.000 et 29.000.000 tonnes de production [1].

C'est par la guerre seulement qu'elle peut atteindre la première. Depuis quelques semaines, l'U. R. S. S., en occupant la Galicie orientale, a étendu à son profit un filet protecteur entre le Reich et elle. Ce geste russe

1. L'Estonie produit actuellement 86.000 tonnes d'huile de schiste et 11.000 tonnes d'essence, dont sont exportées 44.000 t. d'huile et 5.000 tonnes d'essence; l'Allemagne peut trouver là, si la Russie y consent, un petit contingent.

qui supprime tout contact immédiat entre les deux pays, semble bien indiquer que Staline n'entend à aucun prix voir ses compères d'aujourd'hui, ses rivaux de demain, atteindre les rives de la mer Noire. Même si de pareils pronostics se trouvaient démentis (à notre époque, la logique n'a plus guère de place!), si par conséquent, les Roumains étaient mis en demeure de s'incliner ou de se défendre par les armes, leur patriotisme est trop connu pour qu'on puisse escompter un agenouillement sans combat. En cas de malheur, par conséquent, conscients de leur rôle primordial, ils sauraient, le moment venu, comme pendant la Grande Guerre, prendre les mesures voulues pour rendre inutilisables pendant de longs mois leurs sondes et leurs installations.

Reste la Russie.

La production soviétique n'a pas dans ces dernières années, suivi les développements prévus par le plan quinquennal. Aujourd'hui, sur les 29 millions de tonnes qu'elle produit, plus de 28 millions sont utilisés au bénéfice de la défense et de l'économie nationales. La culture à forme communiste du kolkose, culture à grand rendement, qui n'empêche pas, hélas, la famine en U. R. S. S., est entièrement basée sur l'emploi du tracteur. Ses transports automobiles s'accroissent d'autre

part chaque année démesurément. Comment les Soviets qui n'exportent plus en temps de paix que quelques centaines de mille tonnes de pétrole pourraient-ils envisager d'abandonner en période de guerre une partie importante de leur production?

La Russie, toutefois, possède des stocks que les plus optimistes évaluent à plusieurs millions de tonnes. Un tiers se trouverait en Extrême-Orient, un tiers à la disposition des armées, le reste serait réparti sur l'ensemble du territoire au bénéfice de l'économie nationale. Encore une fois, il semble peu probable que ses dirigeants consentent à subordonner leur sécurité aux intérêts allemands, et c'est pourquoi on peut encore une fois affirmer sans crainte, qu'aucun prélèvement ne sera effectué sur les réserves en question au bénéfice du Reich [1].

Seule une intensification de l'extraction russe permettrait donc de résoudre le problème. Comme dans toutes les communautés revenues à l'économie primitive, l'idée de profit n'étant pas là pour aiguillonner les individus, chacun ne pense plus depuis longtemps en U. R. S. S. qu'à fournir le minimum de travail; c'est la cause intrinsèque de l'échec de tous ses plans d'extension de pro-

1. La guerre de Finlande, grande consommatrice de pétrole, nous garantit, pour un temps du moins, à cet égard.

duction. Avec le concours de techniciens, de chefs allemands sachant faire travailler le moujik, on obtiendrait probablement un rendement bien supérieur, mais plusieurs années seraient sans doute nécessaires pour mener à bien une pareille évolution [1]! Cette politique entraînerait d'ailleurs l'établissement d'une nouvelle colonie allemande à côté de celle qui existe déjà sur le sol ukrainien. Cette colonisation pourrait servir ultérieurement de prétexte à une annexion que le Reich a toujours envisagée et c'est pourquoi la Russie y regardera peut-être à deux fois avant de faciliter cette manœuvre.

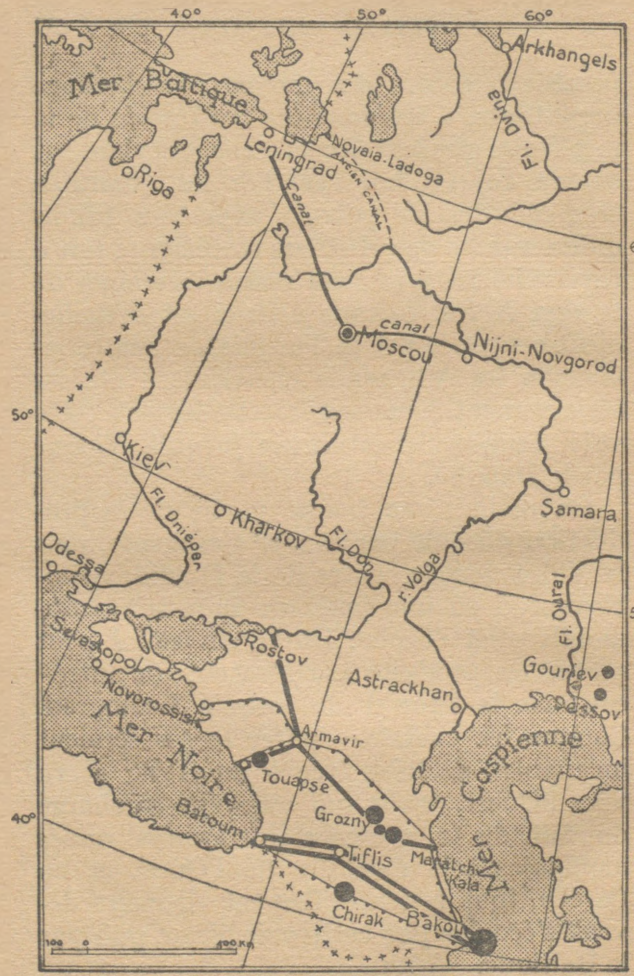
Quoi qu'il en soit, la production du pétrole en Russie sort pour 90 p. 100 des vieux gisements du Caucase : Bakou, Chirak, Grozny, Malkop, Neftedaq qui bordent la mer Caspienne. On croit généralement que la majeure partie de leurs produits s'écoule par la mer Noire; c'était vrai il y a quelques années alors que la Russie était exportatrice. Deux lignes de chemins de fer, trois pipe-lines avaient été construits à cette intention entre Bakou et Batoum d'une part, entre Bakou, Grozny, Armaver et Touapsé d'autre part. Batoum, Touapsé et Novorowik [2] possédaient alors et

1. D'autant plus que les ingénieurs américains actuellement en service en U. R. S. S. sont rappelés par leur gouvernement.
2. Où aboutit une ligne ferrée venant de Grozny.

possèdent encore des moyens de stockage importants. C'est dans ces trois ports de la mer Noire que les tankers étrangers viennent encore aujourd'hui chercher les quantités très réduites de pétrole exportées tandis qu'un service de caboteurs soviétiques sert à ravitailler les provinces russes riveraines de la mer Noire. Comme celle-ci est actuellement contrôlée par la Turquie, on peut douter que les Allemands cherchent à utiliser sérieusement pour leur ravitaillement cette voie dangereuse continuée jusqu'à Vienne par le Danube.

En réalité, une bonne partie de la production s'écoule par la mer Caspienne, puis la Volga vers le centre de la Russie, Nijni-Novgorod où une immense industrie automobile s'est établie. De là, un canal peut porter les produits sur Moscou, un autre [1] continue la ligne d'eau jusqu'à Leningrad. Comme les chemins de fer russes seraient incapables de faire face à un trafic accru vers l'Ouest, trafic qui est déjà surchargé du fait de la présence des armées russes mobilisées à la frontière de l'Ouest et en Carélie, tout le ravitaillement allemand devrait s'écouler par cette voie d'eau, puis par la Baltique.

1. Terminé depuis un an.



LES ROUTES DU PÉTROLE RUSSE

Pipe-Line en exploitation

Voie ferrée

La Baltique, où passeraient à la fois le minerai de fer suédois et le pétrole caucasien, serait donc appelée à jouer un rôle considérable dans le ravitaillement ennemi... Mais la Russie se prêtera-t-elle à ce jeu? N'oublions pas en tout cas, dans l'hypothèse où de nouvelles surprises nous attendraient de ce côté [1], qu'en fin de compte « le ravitaillement des armées russes d'Europe, dépend de la possibilité de travail et de la liberté de transport dans la région située entre le Caucase et le golfe Persique. Qu'une puissance ennemie l'occupe, simplement qu'on s'y batte et qu'on brûle les puits, la situation du colosse russe deviendrait des plus précaires. C'est bien là son talon d'Achille auquel ses adversaires ne manqueront sans doute pas de s'attaquer! Aussi, à la lumière de ces faits, comprend-on mieux l'intérêt passionné que montre l'U. R. S. S. à conserver l'amitié de la Turquie autour de laquelle se sont groupés politiquement la Perse, l'Afganistan et l'Irak dans le pacte de Sabadad. Elle pousse même la condescendance jusqu'à lui épargner sur son territoire la propagande communiste! Du pétrole en temps de guerre vaut bien une messe! [2].

1. Nous ferons une étude spéciale de ces « surprises » éventuelles dans les conclusions de ce chapitre.
2. Cf. notre article de la *Revue des Deux Mondes*, juin 1938.

La houille.

Harpagon, de classique mémoire, n'avait qu'un valet, mais il le transformait en changeant sa souquenille de façon à donner à ses invités l'apparence d'un grand train de maison. La houille est le maître Jacques de l'Allemagne. De cette matière dont son sol est richement doté, ses dirigeants espèrent pouvoir tirer tout ce qui est nécessaire à la vie économique nationale, d'autant plus que ses savants se sont penchés depuis de longues années sur le problème des ersatz et ont trouvé maintes solutions qui font honneur à leur esprit.

En 1914, le Reich jouissait d'une production houillère largement excédentaire qui lui permettait d'en exporter une bonne partie. Il acquérait ainsi, de nombreuses devises qui furent fort utiles au ravitaillement de l'Allemagne pendant les précédentes hostilités, notamment auprès des pays nordiques. Depuis cette date, l'évolution de la production allemande a suivi la courbe suivante :

1913	190.109.000 tonnes
1934	144.000.000 —
1935	158.000.000 —
1936	184.000.000 —
1938	186.000.000 —

En 1938, après la réunion de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche, elle atteint 203.000.000 tonnes, chiffre qui paraîtra bien médiocre par rapport à celui de 1913, si l'on tient compte à la fois du montant respectif des populations et du rôle joué à ces deux époques par le charbon dans l'industrie du Reich. Tandis qu'en 1914, celui-ci se contentait d'alimenter les hauts fourneaux et les chemins de fer, aujourd'hui tout en continuant à assumer cette catégorie de charges, d'ailleurs largement accrue, il entre dans la production de l'essence synthétique, des fibres de textiles artificiels et des corps gras; il couvre les neuf dixièmes des besoins d'énergie du Reich [1].

Aussi, cet extraordinaire développement du rôle de la houille dans l'économie de nos voisins n'était pas sans leur causer de sérieuses inquiétudes à la veille de la nouvelle guerre. Depuis de longs mois déjà, la production donnait de nombreuses preuves de fatigue. Pour faire face aux besoins nationaux sans cesse grandissants, on avait même dû en 1938 réduire très sérieusement l'exportation au grand dommage de la contre-partie habituelle de ces sorties : l'approvisionne-

1. Voir à ce sujet la Conférence radiodiffusée de M. Robert Fabre, secrétaire général du Comité central des Houillères, le 15 mai 1939. La production d'électricité thermique est passée de 20,67 milliards de kwt en 1937 à 23,53 en 1938.

ment du Reich en matières étrangères [1]. Or, au début de 1939, l'application du nouveau plan de quatre ans exigeait la fourniture supplémentaire de vingt millions de tonnes en vue d'alimenter les nouvelles usines Gœring, de faire face aux besoins de la fabrication des carburants de synthèse, d'assurer enfin le développement de l'industrie chimique [2]; on ne savait comment les trouver!

Il ne pouvait être question de créer de nouveaux sièges, de foncer de nouveaux puits; cette méthode eût exigé des années. Il n'était pas davantage possible de développer le machinisme qui était arrivé à son point maximum dans une branche d'industrie où le travail individuel conserve toujours la primauté [3]. Bref, les seuls moyens qu'il était loisible d'envisager consistaient soit à accroître le nombre des équipes de travailleurs pour rendre le travail continu, soit à augmenter la durée du labeur de chaque individu. La première solution réclamait l'embauchage de 40.000 hommes; on se rendit

1. Exportation de houille du Reich : 1937 : 39.000.000 tonnes; 1938 : 30.700.000 tonnes.
Importation de houille du Reich : 1937 : 5.000.000 tonnes; 1938 : 4.600.000 tonnes.

2. 6 millions de tonnes pour les usines Gœring; 7 millions de tonnes pour la fabrication des carburants; 7 millions de tonnes pour les industries chimiques.

3. L'effectif des piqueurs et rouleurs est de 353.000 hommes dans les houillères allemandes, contre 8.501 machinistes.



parfaitement compte de l'impossibilité de les trouver; tous les chômeurs avaient été depuis longtemps réintégrés dans les mines, les entreprises métallurgiques, l'industrie automobile; les obligations d'État (service du travail, service militaire, construction des fortifications) pompaient largement la jeunesse; la récupération des retraités âgés de plus de cinquante ans ne procurait que quelques unités. Le maréchal Gœring se décida donc à adopter la seconde et le 2 mars 1939, il prenait une ordonnance portant à huit heures quarante-cinq la journée de travail; une rémunération spéciale (10 p. 100 d'augmentation en moyenne) et des avantages en nature et surtout en nourriture, devaient faire accepter cette sujétion assez mal accueillie par le monde ouvrier [1].

Quel fut le résultat de ces 150 millions d'heures supplémentaires? Pendant le mois de janvier et de février, on put constater une augmentation sérieuse de la production, puis celle-ci s'abaissa de nouveau [2]. Tout était à refaire. Pendant ce temps-là, heureusement,

1. Une ordonnance du 11 juillet 1939 a attaché le mineur à la mine comme jadis le serf à la glèbe.

2. La production quotidienne en juin 1939 dans la Ruhr était de 423.000 tonnes, soit 1 p. 100 à peine supérieure au minimum des mois de février et mars. La production demeure en baisse par rapport à 1938 :

1er semestre 1938 : 32.711.444 tonnes; 2e semestre 1938 : 30.493.824 tonnes; 1er semestre 1939 : 31.242.082 tonnes.

la construction des usines destinées à utiliser le supplément de combustibles escompté avait subi un retard analogue, causé surtout par une pénurie intense de wagons. Les besoins n'avaient donc pas augmenté dans la proportion prévue.

Il n'en sera pas de même dans la nouvelle guerre, le jour où elle se déclenchera sérieusement. Les chemins de fer seront en mobilisation constante au bénéfice de l'intérieur comme des armées. A défaut d'importations, la fabrication synthétique de laine, de lin, de chanvre qui n'atteint aujourd'hui que des chiffres minimes [1] devra être développée à outrance. On fabriquera plus d'aluminium, plus de caoutchouc, plus d'azote synthétique et les besoins de courants électriques qui, faute de chutes d'eau, sont généralement couverts en Allemagne par la houille, s'accroîtront parallèlement [2]. Il ne faut pas oublier enfin que les usines de Tchécoslovaquie et d'Autriche récemment incorporées, étaient de tout temps alimentées par la houille allemande ou polonaise [3].

1. 40.000 tonnes contre une importation de produits naturels de 600.000 tonnes en 1938.

2. Une tonne d'azote synthétique réclame 10.000 kwt de courant ;une tonne d'aluminium synthétique réclame 20.000 kwt de courant; une tonne de caoutchouc synthétique réclame 40.000 kwt de courant.

3. La Tchécoslovaquie importait d'Allemagne et de Pologne 2 millions de tonnes environ de houille et 3.800.000 tonnes de lignite.

Malgré sa richesse, l'Allemagne aurait donc dû, tout au moins, supprimer son exportation pour consacrer l'ensemble de sa production aux besoins nationaux si, en septembre dernier, un important événement militaire n'était venu très heureusement pour elle modifier sa situation.

La conquête de la Pologne apporte, en effet, au Reich un complément de 36.200.000 tonnes au moment même où la Sarre, qui débite annuellement 11.000.000 tonnes, tombait sous le canon français. Elle lui fournit, en outre, ce complément de main-d'œuvre si désiré par Gœring pour les mines allemandes, et qui est de premier ordre; tout le monde connaît l'aptitude spéciale du Polonais à ce genre de travail. L'avenir serait donc sans nuages, si la question des transports, qui vient de donner tant de déboires, était réglée. Malheureusement, elle ne l'est pas, et c'est pourquoi le charbon pourrait bien s'accumuler à certaines heures, sans aucun profit pour le travail national, sur le carreau des mines. L'aviation alliée trouvera peut-être aussi, dans la Rhur notamment, des objectifs particulièrement intéressants pour ses raids; nul doute que, le moment venu, elle ne s'en souvienne!

Le lignite.

La houille possède en Allemagne un frère cadet d'une assez belle venue : le lignite, dont la production est venue sérieusement soulager l'industrie houillère grâce à son accélération impressionnante depuis vingt-cinq ans :

1913	88.233.000 tonnes
1938	205.000.000[1] —

Sans doute, la valeur intrinsèque du lignite est bien inférieure à celle du charbon [2]; il ne peut le remplacer partout. Il participe toutefois largement à l'approvisionnement domestique, sous forme de briquettes [3]. Il fournit un tonnage considérable aux usines d'électricité [4], à l'industrie chimique [5] et à nombre d'autres branches d'activité. Il a surtout trouvé depuis peu de très larges applications dans le domaine des carburants.

Le procédé Bergius s'applique en effet indistinctement au charbon ou au lignite, soit par l'hydrogénation directe, soit par celle des goudrons. L'essence ainsi produite est de qualité suffisante pour l'aviation. Si les nazis,

1. Tchécoslovaquie comprise.
2. Les experts allemands l'évaluent aux 2/9es de celle du charbon.
3. 25.017.000 tonnes de briquettes.
4. 32.332.000 tonnes en 1937.
5. 15.557.000 tonnes en 1937.

à cours de pétrole veulent accroître sa production pendant la guerre, ils ne se heurteront ni à une pénurie de matière première (nous venons de voir l'énormité des ressources), ni à un manque de main-d'œuvre puisque dans les mines de lignite où les couches sont très hautes et le plus souvent à ciel ouvert, l'emploi de l'excavatrice est généralisé à outrance. Lorsqu'ils auront construit un nombre suffisant d'usines d'hydrogénation, ils pourront donc probablement se suffire à eux-mêmes.

Ce n'est pas le cas actuellement. Dans tous ses discours de 1938, Hitler annonçait la libération prochaine de l'Allemagne à l'égard de l'étranger. Il a déclaré la guerre avant que l'œuvre fût accomplie. Aujourd'hui, le débit annuel de celles qui existent ou que l'on termine, ne s'élève pas à plus de 1.500.000 tonnes. Il faudrait que la lutte fût bien longue pour que nos ennemis eussent le temps de mener à bien leurs plans initiaux. Une fois de plus, le chancelier apparaît comme trop impulsif pour tenir un compte exact des réalités.

Conclusions.

Le tour d'horizon que nous venons de faire sur des paysages fort sévères nous amène à

formuler un certain nombre de conclusions qui les éclairent d'une lumière assez heureuse pour l'avenir.

1° On aperçoit nettement d'abord combien la situation du Reich était difficile dans le domaine de la houille à la veille de la guerre. Il ne couvrait plus ses besoins, surtout faute de main-d'œuvre. L'organisme donnait des signes de grippement significatifs. Pour sortir de l'impasse, des moyens énergiques s'imposaient. Il n'est pas illogique de supposer que ce facteur a joué un certain rôle dans la décision prise en août 1939 par le chancelier d'intervenir sans retard en Pologne.

2° Une fois de plus, nous avons constaté combien le mauvais état du réseau ferré exerçait une influence fâcheuse sur les relations économiques à l'intérieur du Reich. La nouvelle guerre, qui a porté remède à la pénurie de main-d'œuvre, ne fera qu'accroître au contraire les difficultés de cette nature. La construction de nouvelles usines, l'ouverture de celles qui sont en cours, l'accroissement du débit des mines nationales subiront de ce fait des retards sérieux.

3° L'Allemagne s'est préparée de longue date à la lutte militaire. Elle a accumulé à cet effet des stocks importants de matières premières aussi bien que de matériels de

guerre. Ces stocks joints à la production nationale semblent devoir être largement entamés au bout d'un an d'hostilités si celles-ci prennent un développement suffisant. Le Reich n'aurait plus dès lors d'autre moyen pour se tirer d'affaire que d'accroître l'importation ou la fabrication des ersatz.

4° Dans ce dernier domaine, le Führer avait annoncé il y a quelques mois que le Reich produirait en 1940 toute l'essence nécessaire à son peuple; il a été trompé ou il a menti délibérément. La construction des usines d'hydrogénation, capables de produire cinq ou six millions de tonnes par an, est encore du domaine de l'avenir. Quelle que soit la hâte apportée à leur réalisation, on ne saurait raisonnablement escompter qu'elles seront terminées avant la fin de la guerre.

5° Deux peuples sont à la base du ravitaillement allemand en pétrole et en fer : la Russie et la Suède.

Normalement, les exportations suédoises de ce dernier minerai passent les deux tiers par le port de Narwik situé sur le versant atlantique, facile par conséquent à surveiller par les alliés [1], le dernier tiers par le golfe

1. A condition que les expéditions ne continuent pas à s'effectuer comme elles le sont actuellement par les eaux territoriales norvégiennes.

de Bothnie qui est gelé pendant l'hiver.

Pour éviter ces deux inconvénients, les exportateurs suédois envisageront peut-être l'acheminement d'une partie de leurs envois par les ports méridionaux du royaume. Cette solution exigerait un aménagement spécial assez long à réaliser. Au surplus, les pièces de l'échiquier nordique peuvent subir dans un avenir prochain de tels déplacements que le problème lui-même ne se poserait plus.

6° Les exportations à destination du Reich passent entièrement par la Baltique et la mer Noire. L'U. R. S. S. tient donc ses voisins à sa discrétion; en les sevrant de ravitaillements, elle les condamnerait à une mort rapide.

Il est peu probable, malheureusement, qu'elle fasse un pareil geste. Les Bolcheviks ont certes tout intérêt à la défaite finale de l'Allemagne, puisque cette défaite seule affermirait définitivement leur autorité sur les provinces récemment conquises, mais leur politique, à côté de la reconstitution de l'Empire des Tsars, a toujours poursuivi et poursuit encore un autre but, d'ordre idéologique, celui-là : le développement à outrance du virus communiste dans le monde. Plus la lutte s'éternisera, plus les misères augmenteront, plus le terrain deviendra favorable à l'implantation de ces doctrines. Aussi est-il

permis de supposer que Staline apportera, temporairement du moins, son concours au Reich pour lui permettre de nourrir la guerre, à condition bien entendu que cette opération ne porte pas atteinte à la structure économique de son propre pays.

Seule l'importation peut donc jouer en la matière et naturellement par des voies assez tortueuses, comme nous allons le voir :

La Russie, tant qu'elle est neutre, jouit du privilège de pouvoir acheter à crédit aux États-Unis, et même faire transporter dans ses ports sous pavillon américain les marchandises acquises : Le Neutrality Act ne l'atteint pas; elle peut donc servir de courtier et d'entrepositaire au bénéfice de ses amis de l'Europe centrale.

Dans le cas où une déclaration de guerre interviendrait, l'opération rencontrerait des difficultés plus grandes puisqu'il faudrait payer comptant et charger les matières et les armes achetées dans les ports du nouveau continent sur des bateaux russes; mais celles-ci ne seraient pas insurmontables.

L'Allemagne vendrait tout d'abord la partie de sa flotte commerciale réfugiée dans certains ports étrangers à la Russie, fort démunie à cet égard, et ces navires viendraient s'employer sous pavillon soviétique dans l'océan Pacifique. Quant aux devises, l'U. R.

S. S., deuxième producteur mondial d'or, les fournirait sans difficultés en contre-partie de l'achat précédent. Si leur montant ne suffisait pas, l'Allemagne qui n'est pas aussi démunie de capitaux sur les places étrangères qu'on veut bien le dire (l'intensité de sa propagande le prouve) pourrait liquider certaines participations financières que possède son industrie dans les pays neutres. Le transfert des populations baltes prouve suffisamment qu'elle n'hésite pas à recourir aux moyens les plus radicaux.

Et voici la suite de l'opération, telle qu'on peut la concevoir :

La Russie, nantie de capitaux, détentrice d'une flotte importante dans le Pacifique, achète en Amérique le pétrole, le fer, les huiles, les métaux rares et même les armes nécessaires à la guerre. Ses bateaux les transportent à Wladivostock d'où le Transsibérien les achemine vers Petrograd, comme fret de retour des trains qui ravitaillent les troupes russes de l'Extrême-Orient. Les cargaisons gagnent de là les ports allemands par la Baltique, à l'abri des torpilleurs alliés.

Pour les produits pétroliers, une solution encore plus élégante pourrait être trouvée : les cargaisons importées d'Amérique seraient laissées en Sibérie orientale à la disposition des troupes russes d'occupation, et le pétrole

de l'Oural qui aurait dû leur être expédié normalement pour leur ravitaillement, serait remis au Reich et acheminé vers ses ports par la voie ordinaire de la Volga.

D'autres manœuvres peuvent être imaginées; à toutes, les alliés doivent être en mesure de trouver des répliques efficaces. Nous ne nous hasarderons pas à les indiquer, car nous risquerions fort de tomber dans un domaine qui, en temps de guerre, ne doit pas être discuté hors des conseils des belligérants. Disons simplement que la guerre des matières premières, la guerre du blocus que nous menons, pose des problèmes d'une envergure suffisante pour entraîner les bouleversements les plus inattendus dans le domaine des relations politiques.

Tel peuple aujourd'hui neutre pourrait peut-être, même sans déplacer un soldat, sans mettre en l'air un avion, par une simple adhésion à l'un ou l'autre des partis en présence, faire pencher le fléau de la balance, et dans tous les cas accroître ou diminuer la durée des hostilités dans des conditions imprévisibles.

IV

LES CADRES DE L'INDUSTRIE ET DE L'ARMÉE

Jusqu'au commencement du XX^e siècle, la guerre ne réclamait de la part des cadres militaires que des connaissances assez minces. La pratique du tir et des évolutions constituait à peu près l'unique bagage nécessaire aux officiers; ils se distinguaient, entre eux, surtout par le courage et le goût du risque. Aussi n'est-il pas étonnant que des hommes sans grande instruction, mais fort braves, aient pu, au cours des guerres de la Révolution et de l'Empire, se hisser à des commandements importants. En vérité, il eût été bien préférable pour eux, dès cette époque, d'être familiarisés aussi avec la tactique et la stratégie. La plupart des lieutenants et des adversaires de Napoléon n'en possédaient cependant que des rudiments, tandis que lui-même, ayant fourni dans sa jeunesse studieuse une prodigieuse lecture, tranchait sur leur médiocrité intellectuelle. Le génie n'explique pas seul ses victoires; la science y a bien joué son rôle.

La technique moderne a complètement modifié le climat des combats. La culture in-

tellectuelle, jadis l'apanage de quelques-uns, est devenue indispensable à tous les échelons de la hiérarchie. Le bon soldat lui-même n'a plus besoin d'être un athlète; même assez malingre, s'il connaît bien le fonctionnement de sa mitrailleuse ou de son canon, il rendra plus de service à son équipe qu'un sportif ignorant. L'officier, quelle que soit son arme, est tenu de posséder la technique des moteurs ou de la balistique; une formation scientifique assez prononcée s'impose donc à lui. Le grand chef enfin doit embrasser un immense domaine qui s'étend des règles de l'emploi des armes à l'industrie, aux finances, à la politique économique puisque la guerre s'étend à tous ces compartiments. Partout, l'esprit prime la force ou plutôt l'organise.

Dans la guerre totale, ainsi conduite, la valeur intellectuelle du personnel civil de la nation exerce naturellement son influence sur les opérations militaires. Meilleurs seront les ingénieurs ou les chimistes travaillant dans les usines du pays, meilleurs seront aussi les outils de guerre mis à la disposition des combattants; une erreur de fabrication ou une invention heureuse peut entraîner la défaite ou la victoire. Un technicien français par exemple avait eu l'idée, à l'époque de la bataille de Verdun, de modifier la composi-

tion des charges de l'obus de 75, de manière que leur éclatement, en dégageant une fumée plus intense, facillitât les réglages. L'intention était bonne; malheureusement la composition qu'il réalisa manquait de stabilité et, sur le champ de bataille, les tubes de nos canons de campagne se mirent à sauter par centaines. Un capitaine d'artillerie de haute culture technique, en trouvant la cause du mal, mit fin heureusement aux inquiétudes du général en chef; sans lui, la bataille de Verdun eût peut-être été perdue! Par contre, la victoire n'aurait sans doute pas aussi rapidement penché en notre faveur en 1918 si notre Haut Commandement, à l'inverse de celui des Allemands, n'avait compris à temps l'intérêt que présentaient les chars d'assaut et ne les avait fait construire en série.

La France, se rappelant ce passé récent, a fait un immense effort depuis vingt ans pour la formation de ses cadres civils et militaires, de ses sous-officiers, de ses spécialistes, de ses soldats et des plus modestes travailleurs; quelle a été à cet égard la politique de la nouvelle Allemagne?

* * *

Le régime nazi a caractérisé son ascension par une lutte acharnée contre la culture intel-

lectuelle, lutte qui s'est faite de plus en plus ardente au fur et à mesure que les années passaient. Hitler, ouvrier manuel, avait accumulé dans son cœur au cours des heures difficiles, des ferments de jalousie et de haine non seulement contre la société qui devait lui paraître mal faite puisqu'elle l'avait placé au bas de l'échelle, mais aussi contre tous ceux qui, grâce à leur savoir, occupaient les échelons supérieurs. Arrivé au pouvoir, son principal souci fut beaucoup moins d'élever la condition des ouvriers et paysans, que d'abaisser les classes dirigeantes à leur niveau; depuis lors et jusqu'à la guerre, sa politique ne s'est pas modifiée.

Lorsqu'il crée le Service du Travail, en 1933, des millions d'ouvriers sont en chômage; s'il voulait simplement les occuper, il aurait dû avoir grand soin de leur réserver les premières places. Or, son geste initial est d'y astreindre les intellectuels. Tous les bacheliers, tous les étudiants font partie de la première fournée! Nul n'oserait prétendre sérieusement que l'assainissement des marais, la construction des routes, ou le défrichement des terres incultes dussent servir utilement à la formation de ces jeunes gens. Sans doute, ils se trouvaient ainsi militarisés, ils apprenaient par conséquent la discipline qui leur faisait un peu défaut à cette époque,

mais n'aurait-on pu trouver pour atteindre ce but une méthode plus conforme aux intérêts généraux du pays?

Dès l'intronisation du régime, des coups de hache violents sont frappés sur l'Université : 1.300 professeurs sur 7.000 sont expulsés et ce sont peut-être les meilleurs. Avec la persécution juive, les plus grands noms prennent le chemin de l'exil. Beaucoup d'autres perdent leur chaire simplement parce qu'aux yeux du Führer leur enseignement paraît sans intérêt, parfois même dangereux : l'histoire ancienne et le droit international sont de ce nombre. Au sommet de l'enseignement, on place en revanche comme couronnement des études celles qui concernent la destruction des religions d'origine non aryenne ou la mission providentielle de l'Allemagne. Quant à la science pure, elle est tenue en suspicion; on lui préfère la technique qui n'en est cependant que l'émanation. C'est en somme, l'anarchie dans le temple du savoir.

A l'école même, la forme de l'enseignement change : « Beaucoup de maîtres, écrit M. Albert Rivaud [1], chargés des cours nouveaux sont mal préparés à la tâche qui leur est confiée. Ils avaient seulement brillé dans les assemblées d'étudiants ou joué un rôle dans

1. Albert Rivaud, *Le relèvement de l'Allemagne* (p. 300).

les groupements du parti. En fait, seuls certains spécialistes, techniciens irremplaçables, offrent dans cette Université rajeunie les garanties de compétence indispensables. La réforme se solde par l'invasion, dans les Universités, de doctrinaires, d'autodidactes ou d'orateurs brillants, dont les leçons, si l'on en juge par les spécimens publiés, témoignent du mépris des dirigeants du Reich pour la culture de l'esprit. » On s'adresse de plus en plus à la mémoire, de moins en moins au raisonnement. Celui-ci n'est-il pas inutile pour un peuple qui a remis ses destinées entre les mains d'un homme providentiel chargé de penser pour lui? Qu'on imite Mahomet qui fut, lui aussi, un grand dictateur, qu'on impose des formules toutes faites aussi bien sur la race que sur l'économie politique. A ce prix seulement, on évitera que les cerveaux allemands ne divaguent dans les idées absurdes des démocraties. Pour plus de sûreté, on transformera un grand nombre de gymnases, c'est-à-dire de lycées, en « Réalschule » qui tiennent le milieu entre l'École primaire supérieure et l'École professionnelle. Au total, la culture générale est en telle régression que le Congrès annuel des sidérurgistes allemands en 1938 s'en plaint amèrement.

Le résultat d'une pareille politique ne s'est pas fait attendre. En juin de cette même an-

née, le nombre des étudiants avait diminué de moitié environ dans les professions scientifiques et techniques. Dans les Écoles supérieures et les Écoles des Mines, la moyenne des candidats aux examens, qui s'élevait aux environs de 2.700 dans les années précédentes, était tombée à 2.200 en 1937 et à 1.000 en 1938. Le recrutement devenait nettement insuffisant, même pour satisfaire au maintien de la vie normale du travail.

Or, tandis que la jeunesse s'éloignait ainsi des écoles, tandis que l'enseignement baissait de qualité, le gouvernement nazi poursuivait justement à l'intérieur du pays une politique économique qui ne pouvait se développer que grâce à un accroissement incessant de l'armée des hommes de science. Les laboratoires prenaient, en effet, une importance sans précédent dans un pays qui ne voulait plus acheter de coton, de laine, de pétrole, de métaux rares, etc... à l'étranger; l'autarcie exigeait d'autre part une extension continuelle des mines, des usines, des moyens de transport, et par conséquent une multiplication du personnel dirigeant. L'incohérence des gestes du Führer ne tarde donc pas à produire ses fruits. Le rapport annuel de l'Union des Sidérurgistes allemands enregistre en 1938 que les besoins des usines en techniciens ne sont couverts que dans la pro-

portion de 50 pour 100; dès septembre 1939, on avait déjà constaté que 5.000 ingénieurs et autant de chimistes faisaient défaut. Même dans les écoles supérieures de chimie, on manquait de professeurs et particulièrement de préparateurs.

Pour sortir d'embarras, le maréchal Gœring allait prendre, le 14 décembre 1938, une ordonnance qui indiquait bien la nouvelle voie dans laquelle le Reich voulait s'engager. Elle réduisait à trois ans le séjour dans les grandes écoles techniques et dans les écoles des mines, et à deux ans dans les écoles spécialisées qui servent à la formation des ingénieurs, techniciens, architectes et chimistes.

A la qualité, on préférait dorénavant la quantité. C'était là un geste grave pour un chef de guerre, car le jour venu nombre de ces techniciens seront envoyés aux armées comme officiers et sous-officiers de réserve; les uns y exerceront des commandements militaires, les autres assureront l'entretien du matériel, dirigeront les ateliers ou les parcs de réparation. Leur valeur professionnelle aura donc une répercussion certaine sur le jeu des grandes unités. Quant à ceux qui resteront à l'arrière, ils n'auront peut-être pas toute la compétence voulue pour développer comme il convient la production nationale. Leur nombre réduit gênera en tout cas l'ou-

verture de nouvelles usines, si nécessaires qu'elles soient à l'économie du pays; il sera bien difficile enfin d'en distraire même un chiffre minime au bénéfice de l'encadrement des organes de production soviétiques ainsi que certains dirigeants du Reich l'espèrent peut-être encore aujourd'hui.

*
* *

La situation n'est guère plus brillante aux échelons inférieurs, notamment à celui des ouvriers qualifiés. Nous avons déjà eu l'occasion de le noter à propos des travaux agricoles et de l'extraction de la houille. Dès novembre 1937, au cours du Congrès de l'industrie chimique à Koningswenter, « la question était évoquée en termes émus et elle devint en quelque sorte le centre des débats[1] »; la nécessité de recourir à l'étranger en fut la conclusion. On fit donc appel à la Suisse et à l'Italie, sans inconvénients d'ailleurs pour la valeur de l'ensemble car les trous étaient ainsi bouchés par d'excellents éléments. Mais l'année suivante, la pénurie s'accentue et la dévalorisation commence. Pour faire face à de nouveaux besoins, on considère tout d'abord comme terminé l'apprentissage du personnel

1. F. Secrétan, *Le problème de la main-d'œuvre en Allemagne* (p. 5).

en cours de formation plusieurs mois avant la fin normale des cours (22 octobre 1938); quelques semaines plus tard, on diminue de moitié l'apprentissage dans l'industrie chimique (2 ans contre 4); enfin, celui-ci est ramené dans toutes les autres professions, sauf quelques privilégiées, de quatre à trois ans.

Parallèlement à la diminution de la durée de l'apprentissage, les matières à enseigner devaient être condensées. Des ordres sont donnés pour qu'elles soient strictement limitées à l'instruction professionnelle; involontairement, peut-être, la culture générale de l'esprit se trouve ainsi encore une fois atteinte et cette spécialisation à outrance influera fatalement avec le temps sur la valeur intellectuelle de l'ensemble.

Sous l'empire de la nécessité, on va encore plus loin; on « libère » les artisans qui travaillent à leurs pièces sur l'ensemble du territoire, on les mobilise dans les usines de la grande industrie, on interdit même la création de nouvelles entreprises de ce genre Ainsi va disparaître cette classe sociale, orgueil des peuples civilisés, qui constitue le véritable conservatoire du goût et de l'art technique. Enfin, comme tout va de mal en pis, on rappelle [1], suprême ironie! les juifs auxquels

1. Sous certaines conditions. Loi du 12 décembre 1938.

quelques mois plus tôt on interdisait toute activité. Le gouvernement hitlérien modifie ainsi son point de vue à leur égard avec le même cynisme dont il fera preuve un peu plus tard vis-à-vis de ses principes antibolchevistes.

*
* *

Le manœuvre lui-même manque. En 1937, on a enregimenté 276.000 étrangers, en 1938, 381.000 et ces importations ne suffisant plus, 80.000 soldats sont employés en 1939 à la rentrée des récoltes! La pénurie devient telle qu'on rétablit en quelque sorte le servage, un servage plus industriel qu'agricole. L'ouvrier dans de multiples branches ne peut plus quitter sa place; il y est attaché comme jadis le serf à la glèbe. Seul, le pouvoir nazi aura dorénavant le droit de modifier, suivant les besoins, l'emploi de chacun et il en use avec désinvolture. En 1938, 18 millions d'hommes auront changé successivement de fonction au cours de l'année [1].

Il est facile de prévoir l'influence que de pareilles mesures pourront exercer sur l'exécution du travail. Pour le simple manœuvre, une certaine adaptation est nécessaire; ses gestes ne deviennent automatiques qu'avec

1. P. Secrétan, *loc. cit.*

le temps; les changements fréquents d'atelier ou de machines sont néfastes à son rendement. A fortiori, combien doit-il influencer celui des spécialistes qui, pour chaque travail, sont astreints à se créer une deuxième nature!

Plus on creuse le problème, mieux on perçoit que cet organisme monumental créé en Allemagne à coups de lois, de décrets, d'arrêtés, réglé comme un mouvement d'horlogerie, n'aboutit qu'à créer le désordre. Chaque jour, la différence entre les régimes russe et allemand s'efface. Tous les deux évoluent parallèlement vers le travail d'État, en masse, en série; tous les deux renient la forme artisanale. En U. R. S. S., cette méthode, a déjà produit les résultats attendus : on organise des kolkoses, mais les petits artisans ne sont plus là pour réparer les tracteurs; on construit des routes, mais les agents voyers n'existent pas pour les entretenir; les ports, les canaux, les chemins de fer y fonctionnent mal parce que la nation ne possède pas ces équipes de travailleurs individuels qui, seuls, peuvent les réparer. L'Allemagne suit cet exemple; elle en subira à son tour les conséquences.

*
* *

Joseph Prud'homme, qui était un humoriste doublé d'un précurseur, constatait que

l'armée se recrute dans le civil; de là provient, disait-il, sa force en même temps que sa faiblesse. La boutade de jadis est devenue avec le temps une réalité. L'armée moderne, de plus en plus intégrée à la vie nationale, subit tous ses remous et c'est pourquoi les élites militaires allemandes n'ont pu rester insensibles aux mesures prises par le Führer dans le domaine intellectuel et moral.

Par suite de l'application du traité de Versailles, l'Allemagne a vécu jusqu'en 1935 sous le régime de l'armée de métier, c'est-à-dire d'une force à effectifs restreints et à service à long terme. Cette forme d'organisation présente pour l'État qui y est soumis, l'inconvénient grave d'empêcher la plus grande partie de son contingent annuel de recevoir l'instruction militaire; c'est pour cette raison d'ailleurs que les vainqueurs l'avaient imposée aux vaincus. Elle gêne aussi la formation des officiers en série, mais paraît très favorable par contre à la création d'un puissant corps de sous-officiers.

Sous le régime de l'armée de métier, en effet, on peut choisir les hommes avec soin au moment du recrutement; on exige d'eux des connaissances générales suffisantes et, comme on les garde longtemps en service, on peut pousser à fond leur instruction technique. Le jour où le pays revient au recrute-

ment national, chacun d'eux peut faire un sous-officier et la grande armée trouve ainsi, le moment venu, une base solide pour son encadrement subalterne. C'est le processus qu'a suivi l'Allemagne, si bien qu'aujourd'hui le total de ses sous-officiers de l'armée active, d'excellente qualité du reste, s'élève à 130.000 environ contre 94.500 en 1914, proportion comparable étant donné la différence des effectifs à encadrer aux deux époques [1].

Fort heureusement pour nous, la limitation stricte du nombre des officiers dans l'armée de métier a annihilé cet avantage très réel. Sans doute, le grand État-major allemand a bien usé dans les années qui ont suivi la guerre de subtils tours de prestidigitation afin de tourner ses obligations et de faire passer le plus grand nombre possible de jeunes officiers dans le service actif, mais ces entorses au statut militaire ne pouvaient donner et n'ont donné que des résultats fragmentaires. La situation était donc difficile de ce chef, lorsque Hitler secoua définitivement les chaînes du Traité de Versailles; aussi son premier soin fut-il, à juste titre, d'essayer de reconstituer dans le minimum de temps ce corps d'officiers, jadis orgueil de

1. Un sous-officier pour six hommes de l'armée active dans les deux cas.

l'Allemagne, qui lui manquait sérieusement.

Un très grand effort numérique fut fait, si bien qu'aujourd'hui, après seulement quatre ans d'efforts, l'encadrement des unités dédoublées à la mobilisation, est à peu près assuré en quantité, bien que des déficits importants existent encore dans certaines armes. On comptait, en septembre dernier, 20.000 à 23.000 officiers pour encadrer les 900.000 hommes de l'armée active contre 31.000 officiers et 678.000 hommes en 1914. La proportion est sans doute inférieure à celle du passé [1]; elle est encore fort honorable. De ce chef, la puissance de l'armée allemande n'est pas atteinte.

Mais un chef ne vaut pas tant par ses galons que par sa formation intrinsèque. Combien d'officiers improvisés n'avons-nous pas connus aux heures tragiques de notre histoire qui, faute de savoir, ne possédaient aucune autorité! Le nombre est une chose, la science en est une autre et c'est elle, heureusement pour nous, que le Führer semble avoir négligée.

Il a décidé, dès 1935, que le recrutement de ses officiers serait assuré par trois voies différentes :

Des jeunes gens possédant une certaine

1. Un officier pour 19 hommes en 1914, pour 53 hommes en 1939.

formation générale, incorporés directement comme candidats officiers.

D'autres accomplissant leur service légal pouvant, après neuf mois de service, devenir élèves-officiers.

Les officiers de réserve, enfin, admis eux aussi sous certaines conditions dans les écoles.

Le principe était bon; malheureusement tout le système va chanceler dans l'application.

Il eût semblé logique, en effet, puisqu'on voulait obtenir un grand résultat dans un minimum de temps, de tout sacrifier à la formation technique... Or, c'est exactement le contraire que le Chancelier semble se proposer. Tous les candidats, sauf ceux de la dernière catégorie, sont astreints d'abord à six mois ou un an de service du travail, où ils n'apprennent rien, puis à un an de présence comme soldat ou sous-officier dans un corps de troupe où leur esprit ne se forme guère. C'est seulement après ces dix-huit à vingt-quatre mois à peu près perdus qu'ils entrent dans les nouvelles écoles militaires installées à Dresde, Munich, Postdam, Hanovre, où ils ne séjournent que neuf mois. Ils vont ensuite passer deux mois à l'école d'application de leur arme et entrent au régiment comme stagiaires. Ainsi, leur instruction réelle ne dépasse pas onze mois, alors

que nous estimons, en France, quatre ans d'études nécessaires à la formation d'un officier d'artillerie ou de chars!

Si nous ne possédions comme base de comparaison les mesures prises ailleurs pour l'instruction des cadres civils de la nation, nous serions tentés de croire que le Führer ne pouvant, faute d'instructeurs en nombre suffisant, conserver longtemps ses jeunes gens dans les grandes écoles, aurait voulu tout au moins, grâce à deux ans de plein air, leur donner une instruction physique et régimentaire très poussée! Nous savons malheureusement combien il s'était plu à abaisser les cadres civils en les astreignant aux travaux manuels les plus durs sans aucun profit pour leur formation intellectuelle; nous retrouvons ici la même méthode; ce qui nous permet de conclure qu'elles procèdent du même désir de nivellement par la base. Les résultats qui s'avèrent déjà regrettables au banc d'épreuve de l'industrie, ne seront probablement pas meilleurs à celui du champ de bataille.

*
* *

Sans mésestimer l'adversaire, on est donc en droit de souligner que :

L'Allemagne possède un effectif de gradés de toutes catégories suffisamment étoffé pour

encadrer ses multiples unités. Le corps des sous-officiers, fruit de l'armée de métier, paraît excellent; celui des officiers, hâtivement formé, mal instruit, doit être inférieur à celui de 1914;

2° les cadres de réserve ont subi, eux aussi, une préparation hâtive, et les gradés, quels qu'ils soient, n'ont pas une culture technique suffisante;

3° les élites de l'industrie nationale, tout en conservant par atavisme leurs qualités passées, ont souffert de la diminution de la durée de leurs études au profit du Service du Travail, de l'abaissement du niveau intellectuel de leurs professeurs à tous les degrés, de la hâte enfin que l'on a mise pour faire face à des besoins pressants, à parfaire leur instruction technique.

La France possède à ce triple point de vue une supériorité manifeste.

V

LES HÉSITATIONS DE L'ALLEMAGNE EN GUERRE

Après avoir défini les faiblesses matérielles et techniques de l'Allemagne en guerre, nous voudrions maintenant y coudre une conclusion plus générale. Peut-être permettra-t-elle

de trouver quelques explications plausibles à certains gestes récents et assez inattendus des dirigeants du Reich.

* * *

Remontons à cet effet au début de l'ère nazi. Hitler était arrivé au pouvoir avec un programme fort simple. Toutes les forces du régime devaient être tendues vers un but unique résumé en trois articles : la restauration de l'Allemagne d'abord, la suppression des chaînes des traités ensuite, enfin une politique d'extension territoriale sans limites. Le Führer était convaincu qu'il pourrait mener à bien ses projets les plus hardis sans déclencher la guerre avec les puissances occidentales, à condition qu'il possédât un épouvantail militaire suffisant; il s'efforça donc d'en doter l'Allemagne. L'occupation de l'Autriche, puis de la Tchécoslovaquie, lui permirent d'effectuer les parades guerrières sur lesquelles il comptait pour frapper l'imagination du monde civilisé. Les puissances occidentales ayant capitulé à cette occasion, il ne douta plus de la valeur de sa méthode et c'est ainsi qu'il aboutit à l'impasse du 1er septembre 1939.

Le système avait pour base, nous venons de le dire, un développement sans égal de la

puissance militaire allemande. Le Reich devait devenir un immense arsenal où chaque usine travaillerait pour la guerre, un véritable camp retranché où chaque homme serait mobilisé, une nation en armes où chaque individu ferait abstraction de son indépendance personnelle. Le premier geste du Führer a donc consisté à supprimer l'individu au bénéfice d'une entité fumeuse : la race, au nom de laquelle il a pris toutes les libertés. La Révolution française avait été accomplie jadis en vue de réaliser l'émancipation des classes inférieures, afin de leur procurer un peu plus de bien-être et beaucoup d'indépendance; l'opération nazi s'est proposée, au contraire, de faire disparaître ces droits si chèrement acquis dans le passé en Allemagne comme ailleurs, et de réduire l'homme en un état social nettement apparenté à l'esclavage antique. L'individu n'aura plus désormais, outre-Rhin, qu'un devoir : ne pas penser, et qu'un droit : travailler pour la collectivité.

Au lendemain de la prise du pouvoir, les nazis avaient bien esquissé au profit d'un peuple qui ne leur avait pas ménagé ses sympathies, quelques gestes spectaculaires, mais ceux-ci ne partaient pas du cœur et n'avaient d'autre portée que la consolidation du régime. Ils avaient lancé des déclarations favorables à l'Église catholique ou à ses

écoles, pris des mesures favorisant la famille, accompli un énorme effort d'urbanisme, mais déjà le but utilitaire apparaissait derrière les manifestations religieuses ou sociales; ici, il s'agissait de renforcer les assises du parti; là d'occuper les chômeurs ou de dégager le marché du travail.

Si Hitler renvoie par exemple la mère au foyer en 1934, c'est uniquement parce qu'à cette époque les femmes concurrencent dangereusement les hommes à l'usine ou au magasin. Ses mobiles se dévoileront sans aucun fard un peu plus tard lorsque la main-d'œuvre viendra à manquer. Tout pliera alors devant la nécessité matérielle et les vieilles théories seront mises au rebut. Gœring, par ses décrets de février 1938, obligera les jeunes filles qui cherchent un emploi dans l'industrie à prouver qu'elles ont travaillé pendant un an dans une entreprise agricole ou dans un ménage. Le prêt au mariage qui n'était accordé précédemment qu'aux femmes s'engageant à ne pas travailler, n'est plus alloué au contraire qu'à celles dotées d'une situation et décidées à la conserver. Rien ne prouve d'ailleurs que demain, si le chômage sévissait à nouveau, le gouvernement nazi ne modifierait pas une fois de plus son point de vue et ne chanterait pas de nouveaux hymnes en faveur de la femme au foyer! Il pour-

rait même réviser sa législation simplement s'il acquérait la conviction que les travaux qu'on impose à celle-ci la mettent, comme le prétend le Dr Syrup, en état d'infériorité dans son rôle de reproductrice. L'État veut, en effet de beaux enfants comme il désire d'excellentes bêtes de somme parce que les uns et les autres travailleront mieux et produiront davantage. Seul, l'intérêt matériel est en jeu.

* * *

Avant la montée au pouvoir, les nazis avaient établi une doctrine religieuse assez incertaine, baptisée « christianisme positif ». Ils ne méconnaissaient pas encore les valeurs spirituelles, seulement ils ne s'accordaient pas sur les formes humaines à leur donner. Rosemberg et Ludendorff se faisaient les apôtres des théories les plus osées. Hitler laissait librement s'instaurer leurs discussions qui lui paraissaient fort utiles à la dissociation des vieilles religions, ses ennemies; il continuait personnellement à invoquer le nom de Dieu en public, mais en restant dans un vague suffisant pour ne choquer personne.

En réalité, le chancelier se méfiait et s'est toujours méfié des forces spirituelles. Toute son action a consisté à les détruire sans lais-

ser pousser la moindre fleur sur leurs ruines. Il poursuit l'Église catholique parce qu'elle était hier associée à un parti politique qu'il exècre et parce qu'aujourd'hui elle peut recevoir pour ses dogmes et sa morale des directives de l'étranger. Il n'est guère plus tendre pour les sectes protestantes dont la multiplicité lui semble incompatible avec l'unité spirituelle de l'Allemagne; il tente bien de réunir les pasteurs en une église nationale, mais, ayant échoué, il les traite avec la même rigueur que les prêtres catholiques. Il fait une guerre sans merci aux juifs, parce qu'eux aussi représentent une influence étrangère et que leur amour de l'exégèse, la subtilité de leurs discussions lui semblent encore une fois des éléments de désagrégation pour le régime. Il supprime dans l'Université toutes les chaires d'où pourrait se faire entendre une parole capable d'élever la pensée de ses ressortissants. Il ferme enfin le Parlement et censure énergiquement la presse. Édifie-t-il quelque chose sur ces débris? Rien. Cherche-t-il à instaurer une nouvelle foi, une nouvelle philosophie? Nullement. Sa conception est simple : pour que l'Allemand obéisse, il ne doit pas penser par lui-même. La parole qui tombe de la bouche du Führer suffit, comme jadis celle de Jésus, à nourrir les esprits allemands, avec cette différence toutefois que

l'une est toute imprégnée d'amour et l'autre de haine.

*
* *

En même temps qu'il mettait ainsi la main sur la pensée nationale, le gouvernement nazi s'empressait d'astreindre ses ressortissants, le monde ouvrier en particulier, à un véritable régime militaire. Cette opération lui paraissait fort avantageuse au double point de vue du rendement du travail préparatoire à la guerre et de la sagesse des classes ouvrières, dont il suspectait quelque peu l'attachement. On peut suivre pas à pas à travers les ordonnances du régime les progrès accomplis chaque année dans cette voie depuis quatre ans. Aujourd'hui le programme est rempli, l'esclavage presque complet. Dans la plupart des industries, le travailleur n'a plus la possibilité de rompre son contrat sans l'autorisation de l'office du Travail qui, généralement, la lui refuse. Ici, attaché à une usine qu'il ne peut plus quitter, il est ailleurs ballotté de régions en régions, de chantiers en chantiers suivant le bon plaisir du maréchal Gœring et la nécessité des travaux qu'il entreprend. Il passe des autostrades aux voies ferrées, des fortifications aux travaux agricoles sans être jamais consulté. Soumis à une

discipline de fer dès l'enfance, il continue à la subir toute sa vie. Il est, dès l'école, un soldat auquel on enseigne une théorie qu'il appliquera ensuite sans qu'il ait jamais le droit de la discuter à l'atelier comme à l'armée. L'âge de la retraite sonnée (65 ans), on l'invitera encore à travailler en attendant, si l'intérêt de l'État l'exige, qu'on l'y oblige.

Le décret du 22 juin 1938 a couronné l'œuvre en permettant au gouvernement de mobiliser en temps de paix la main-d'œuvre indispensable à la défense nationale. Tout le monde peut y être astreint sans distinction de classe sociale, sans fixation à l'avance du genre de travail imposé. L'entreprise à satisfaire est indiquée par l'État, qui se charge de former l'assujetti pour la profession qu'il lui destine; celui-ci a seulement la possibilité, lors de son « incorporation », d'exprimer un désir. Il n'a droit à aucun sursis pour rejoindre son « atelier d'affectation ». Le corps, aussi bien que l'esprit, sont sous la férule de fer du Führer.

* * *

Et c'est ici, après quelques détours, que nous rejoignons le terrain militaire! Une pareille politique choque nos esprits habitués à une grande liberté en temps de paix; mais

étant donné le but militaire poursuivi outre-Rhin, nous sommes bien obligés de reconnaître qu'elle avait l'avantage de donner en temps de paix au pays sa forme de guerre. Grâce à elle, bien avant l'ouverture des hostilités, les soldats étaient à leurs postes les esprits domestiqués et le travail avait revêtu la forme désirée. Les usines travaillaient à plein pour les armées, les mines avaient embauché le maximum de personnel, les moyens de transport étaient accrus pour faire face autant que possible à tous les besoins. L'emploi de chaque arme, de chaque outil, de chaque homme, était arrêté depuis longtemps; bien mieux, ils étaient d'avance liés les uns aux autres. Cette méthode n'était certes pas fort agréable pour les individus, mais elle facilitait grandement l'entrée en campagne.

Aussi, l'Allemagne n'a-t-elle pas connu en septembre 1939, les difficultés qui se sont fait sentir dans d'autres pays pour passer d'un régime de liberté à une économie dirigée. Elle a trouvé au premier jour de la guerre ses forces réunies, elle a possédé alors et possède encore aujourd'hui, une certaine avance dans ses fabrications, qui n'ont eu qu'à poursuivre le rythme imposé antérieurement aux hostilités par le maréchal Gœring, dont l'œuvre civile apparaît bien ainsi comme une préface

à celle de la guerre. Pourra-t-elle encore les développer? Ceci est une autre affaire. Elle manquait déjà d'ouvriers qualifiés et d'ingénieurs en temps de paix; la mobilisation militaire totale lui en a enlevé un assez grand nombre; quant aux pays récemment incorporés, ils ne peuvent lui prêter qu'un bien faible secours. Bien heureux seront donc les nazis s'ils parviennent simplement à maintenir leur rythme de production d'avant-guerre déjà élevé au maximum, tandis que leurs adversaires pourront au contraire l'accroître considérablement. Chaque jour, chaque heure, chaque minute qui s'écoulent dans le calme relatif de la guerre larvée atténuent donc notre infériorité initiale due pour beaucoup à notre conception juridique de la vie internationale.

* * *

On s'explique assez mal dans ces conditions qu'Hitler n'ait pas profité, à la déclaration de guerre, de la supériorité fugitive qu'il s'était donnée en temps de paix! Il a hésité entre l'ennemi principal et l'ennemi secondaire, puis s'est finalement jeté sur ce dernier, alors qu'il aurait eu tout le loisir voulu pour conquérir la malheureuse Pologne après une victoire à l'ouest. L'Allemagne a méconnu

ainsi les principes de guerre de Napoléon, ce qui n'est pas très extraordinaire pour un ouvrier peintre, mais l'est bien davantage de la part d'un grand État-Major. On répète à la décharge du Führer et de son entourage qu'il se berçait de l'espoir que le spectacle de la destruction satanique de la Pologne arrêterait nos velléités d'intervention armée. C'est fort possible car les Allemands ont toujours été perdus par leurs erreurs de jugement. La faute militaire se doublerait alors d'une faute psychologique. Il est à peine croyable en tout cas qu'un chef d'État entouré de généraux compétents, ait pu laisser, le jour où le voile était déchiré, la France exécuter tranquillement sa mobilisation, effectuer librement ses transports, équiper ses usines et les neutres prendre à leurs frontières toutes les mesures de sécurité voulues, sans profiter d'un avantage qu'il avait mis six ans à acquérir et qui devait rapidement s'évanouir.

Le Führer, en effet, en éloignant l'échéance de la vraie guerre, ne l'a pas supprimée. Un jour viendra où les adversaires devront en venir sérieusement aux mains. D'importantes opérations se dérouleront alors sur terre entraînant des combats sanglants et de lourdes pertes. Le Haut Commandement allemand se verra obligé, pour remplacer les manquants, de rappeler aux armées une

quantité importante de ses techniciens. Ce prélèvement sera d'autant plus préjudiciable à la bonne marche de l'industrie nationale que celle-ci, même en temps de paix, éprouvait déjà maintes difficultés, nous l'avons dit précédemment, pour faire face à ses besoins. La France et l'Angleterre, quelles que soient leurs pertes, trouveront au contraire un peu partout dans le monde les concours nécessaires. Notre force de résistance serait donc beaucoup moins atteinte par l'horrible saignée d'une grande bataille que celle de l'Allemagne. Constatation qui semble un paradoxe étant donnée la faiblesse de notre population par rapport à la sienne, mais qui devient une vérité lorsqu'on se rappelle combien l'autarchie a modifié l'échelle des valeurs. C'est probablement là une des raisons pour lesquelles nos adversaires ont hésité et hésitent encore à s'engager dans des batailles terrestres de grande envergure, plus coûteuses en vies humaines que les opérations maritimes auxquelles ils s'adonnent si âprement aujourd'hui.

Il en est une autre que nous soulignions déjà au début de ce chapitre. La mainmise sur les esprits est une force pour un gouvernement tant que l'armature sociale ne craque pas. Mais le jour des ultimes résolutions venu, une discipline de fer ne remplace pas les

forces morales absentes. Les armes tombent subitement des mains du soldat, lorsqu'il perd ses illusions quant à la valeur soi-disant divine de son chef. Il se livre vite au désespoir s'il ne trouve pas quelque branche religieuse ou philosophique à laquelle il puisse s'accrocher. Cette branche, l'Allemagne ne l'a plus et c'est là peut-être le plus grand danger qui la menace. Beaucoup de ses dirigeants s'en rendent certainement compte aujourd'hui.

* * *

La pénurie de matières premières constitue une troisième hypothèque qui a aussi pesé sur les incompréhensibles décisions de nos adversaires. En cas d'opérations terrestres actives, analogues à celles que les Allemands ont menées en Pologne, en cas d'attaque de la ligne Maginot par exemple, le matériel mis en œuvre devrait être formidable, les dépenses d'acier, de pétrole, de cuivre seraient impossibles à chiffrer d'avance. Au bout de quelques semaines, les réserves pourraient se trouver sérieusement écornées. Nos adversaires, si la question des ravitaillements n'avait pas été résolue en temps utile, se trouveraient alors fort démunis et obligés de combattre au ralenti jusqu'à la chute finale.

Le Führer, comprenant le danger, hésite-

rait à jouer sa fortune sur un coup de dés. Il semble ne vouloir s'engager dans une guerre à outrance contre un ennemi qui dispose des ressources du monde, qu'après avoir, suivant l'expression militaire, assuré ses derrières, c'est-à-dire ses ravitaillements ultérieurs. L'accord avec l'U. R. S. S. comme la guerre sourde menée aujourd'hui contre les neutres, trouvent là leur raison d'être. Ainsi s'explique aussi l'hésitation dont a fait preuve son État-Major lorsqu'il s'est agi, en novembre dernier, d'attaquer la Hollande et la Belgique. Si intéressante qu'ait pu paraître à beaucoup une telle opération en vue de l'accentuation de la guerre aérienne et maritime, elle devait provoquer par contre-coup l'intervention immédiate des forces terrestres franco-anglaises sur le territoire envahi; elle était de nature par conséquent à entraîner dans des zones moins puissamment armées de grandes batailles mangeuses d'hommes et de minerais. La situation du Reich, au point de vue des matières premières et des cadres ne lui permettant pas, pour le moment, de telles prodigalités, il s'en est tenu aux insultes et seules les menaces ont finalement traversé jusqu'ici les frontières.

En réalité, la guerre que les Allemands mènent actuellement en lever de rideau et qui s'applique aux neutres plus qu'à tous

autres, constitue une *opération de ravitaillement préalable*. La Suède seule peut leur procurer du fer et la Roumanie du pétrole; aussi le Führer brandit-il alternativement son tonnerre dans ces deux directions. Il ne passerait aux actes contre eux que s'il avait la certitude de pouvoir occuper effectivement les mines avant l'arrivée des alliés. Sinon, il serait encore une fois obligé de livrer bataille sans être assuré de ses ravitaillements et dans des conditions bien plus délicates qu'en Belgique ou en Hollande, puisque ce nouveau théâtre d'opérations serait fort éloigné du premier.

Hitler a toujours craint, en effet, de combattre sur plusieurs fronts. La dispersion des forces atteindrait alors son maximum; elle l'obligerait à d'incessants transports de troupes que la situation précaire des autostrades et des chemins de fer ne faciliterait pas, aussi bien qu'à une énorme consommation de projectiles et de matériel. Les nouvelles opérations se dérouleraient enfin dans des régions nettement hostiles, où l'animosité des populations lui créerait probablement bien des obstacles.

Un bon tacticien est celui qui sait faire obstacle aux volontés de l'adversaire et lui imposer les siennes. Puisque l'Allemagne cherche à traîner la guerre en longueur, les

alliés doivent tout faire pour la raccourcir; puisque l'Allemagne a un intérêt capital à mettre la main sur les richesses nordiques et roumaines, ils doivent s'efforcer de l'en empêcher. Il ne s'agit pas seulement de maintenir le moral des neutres en question par une vague promesse d'appui pour le jour où ils seraient attaqués. Pour qu'il ait sa valeur au point de vue de la guerre totale, celui-ci doit être constitué à l'avance par des forces terrestres armées à portée du futur terrain d'action, en mesure d'intervenir avant l'envahissement du pays. Ce n'est pas lorsque les puits de pétrole roumains seront entre les mains du Reich qu'il faudra se battre, c'est avant! La frontière roumaine constitue, comme nous l'avons écrit bien avant la guerre, une des lignes Maginot de la liberté. Du côté de la Suède, le péril allemand est évidemment moins direct. Une action militaire, un débarquement y sont peu à craindre de la part du Reich. Il y a loin d'ailleurs des côtes sud de la Scandinavie à la région des mines! Par contre, l'inconnue russe prend toute sa valeur dans ce domaine.

Il y a quatre mois, Hitler et Staline étaient tombés d'accord pour dépecer la Pologne, mais, ce dernier n'a jamais accepté la tutelle de son partenaire. Sa politique trouve ses fins en elle-même. Peu lui importe les

puissances occidentales; il ne prétend nullement les attaquer. Les richesses minières ne l'intéressent pas davantage; il en possède déjà beaucoup chez lui et ne saurait d'ailleurs les exploiter. *Il fait une guerre nationale, sa guerre.* S'il attaque la Finlande, après la Pologne, c'est pour reconstituer l'ancien empire des tsars; s'il prétend poursuivre ensuite l'avance de ses armées vers le Nord scandinave, c'est pour atteindre l'océan Atlantique et y posséder un grand port. S'il envisage enfin la même opération dans le Sud, c'est pour reprendre avec la Bessarabie la marche vers Constantinople et ouvrir ainsi à son profit une deuxième fenêtre sur la mer libre.

Puisque les deux compères ne sont pas plus unis, il semblerait logique à priori pour les alliés d'éviter de les souder. Nous devrions donc maintenir une différence de traitement entre les deux adversaires et ménager celui-ci pour mieux abattre celui-là. Pareille conception était peut-être exacte lorsqu'on ignorait encore la valeur de l'armée russe. Nous sommes heureusement renseignés à cet égard aujourd'hui grâce à la valeureuse Finlande. La Russie est un monstre avec une grosse tête et un tout petit corps. L'ensemble ne pourrait prendre une valeur industrielle et militaire que grâce à un énorme afflux d'of-

ficiers et de techniciens étrangers; l'Allemagne, nous le savons, n'est pas en mesure de les lui fournir. La coalition ne saurait donc avoir des craintes bien sérieuses à cet égard. Toutefois, si la Russie s'emparait des mines roumaines et nordiques, il y aurait de grandes chances pour qu'elle mette ces richesses à la disposition de ses amis temporaires pour leur permettre d'intensifier leurs opérations. N'oublions pas qu'elle a le plus grand intérêt à la continuation, à l'aggravation même de la guerre actuelle, de façon à créer dans le monde le terrain de culture nécessaire à l'ensemencement du bacille communiste. La Russie et l'Allemagne doivent donc être abattues ensemble; elles représentent les deux forces de désagrégation du monde; tant que l'une d'elles subsistera, il n'y aura ni tranquillité internationale, ni paix sociale possible.

Notre intérêt est bien net. Nous devons assurer l'intégrité de la Roumanie comme de la Scandinavie quoi qu'il arrive et contre qui que ce soit. L'heure des décisions approche pour les alliés. Si Hitler est vaincu dans sa lutte pour le pétrole et le fer, que fera-t-il? On peut se demander si, n'ayant pas réussi à obtenir par la menace les matières premières nécessaires à la guerre, craignant de sacrifier dans des combats ruineux des effectifs diffi-

ciles à remplacer, il ne penserait pas à s'enfermer derrière sa frontière Siegfried dans une défensive absolue. Son autarchie lui permettrait de vivre mal pendant plusieurs années, mais enfin de vivre; il conserverait l'espoir que ses adversaires, lassés de la lutte, se prêteraient un jour à une paix blanche. Ce serait l'ultime chapitre de la guerre des nerfs.

Les alliés, comme les neutres, doivent comprendre aujourd'hui, que le rétablissement de la vie internationale est fonction de leur virilité. Tous ceux, dans le monde, qui ont le désir de retrouver la paix, la vraie paix, doivent se rendre compte qu'elle demande un effort unanime. Le jour prochain où l'équilibre des forces sera rompu en notre faveur, l'offensive devra succéder à la défensive. La guerre sera d'autant plus courte que la meute appelée à forcer les deux bêtes sauvages sera plus nombreuse et plus résolue.

CHAPITRE III

LE ROLE DU PÉTROLE ET DE L'AUTOMOBILE DANS LA NOUVELLE GUERRE

Le monde évolue depuis quelques années avec une rapidité déconcertante. L'armée n'a pas échappé à cette ambiance. Sentant la gravité de l'heure, les nations se sont armées à outrance, transformant leur matériel avec frénésie. On ne parlait plus, à la veille de la guerre, de commandes d'avions que par milliers; les chantiers maritimes consacraient la meilleure part de leur activité à la construction de navires de guerre; auto-mitrailleuses, auto-canons, chenilles sortaient en masse des ateliers.

La guerre toutefois, dans sa forme nouvelle, n'emploie pas que des engins purement techniques; un matériel civil de plus en plus important s'incorpore à l'armée lors de sa mobilisation et c'est pourquoi on est en droit

de dire que le parc automobile d'une nation fait partie de son potentiel de guerre.

Voici, à titre d'indication, la composition des différents types de divisions allemandes :

La division blindée est une unité réalisée dès le temps de paix, entièrement formée d'engins militaires, chars, artillerie, etc... dont l'échelon de combat comprend un minimum de 1.800 voitures.

La division motorisée possède une partie de son matériel spécial en temps de paix et reçoit à la mobilisation un complément de voitures de réquisition. Au total 2.200 voitures environ.

La division d'infanterie ordinaire tire, le moment venu, de la réquisition tous les moyens nécessaires à ses transports (1.800 voitures [1]).

L'armée moderne basée sur la cuirasse, l'est aussi sur le moteur qui, seul, peut donner la vitesse voulue à ces lourds engins de guerre. Ceux-ci, à leur tour, demandent à être encadrés de fantassins largement ravitaillés en matériel et en munitions. Tout ce monde, enfin, doit marcher à la même vitesse. D'où nécessité de posséder pour le temps de guerre, sur des routes spécialement aménagées à cet effet, une armée de camions et de

1. Échelon de combat sans ses trains.

motocyclettes à côté d'une armée d'avions, de chars et d'auto-canons.

La puissance militaire d'un peuple n'est donc plus seulement fonction de ses effectifs hommes ou chevaux, du nombre de ses fusils ou de ses canons, même de ses avions, mais aussi de matériel qui roule en temps de paix sur ses routes.

Le général en chef qui possédera sur son adversaire la supériorité en la matière, aura de ce fait une rapidité d'évolution particulière; il pourra ainsi réaliser la surprise, qui, de tout temps, a été le facteur principal de victoire.

Le pays qui, en temps de paix, disposera d'une grosse fabrication automobile, aura non seulement toute facilité pour opérer les remplacements voulus, mais encore la possibilité d'accroître au maximum sa production d'engins militaires spéciaux. Les chars d'assaut qui ont assuré la victoire en 1918, sortaient des usines françaises et ils ont ainsi inscrit le nom de M. Louis Renault, à côté de celui du général Estienne, dans le palmarès de la victoire.

Examen des possibilités mondiales.

Partant de ces quelques idées directrices, étudions la statistique ci-dessous qui com-

prend sept nations, dont deux américaines, et représente 99 1/2 pour cent de la production mondiale. Celle des autres peuples est donc insignifiante.

PRODUCTION MONDIALE D'AUTOS.

(Voitures et véhicules commerciaux)
(en 1.000 voitures).

	1932	1936	1937	1938
États-Unis	1.371	4.454	4.810	2.691
Grande-Bretagne. .	248	461	508	447
Allemagne.	50	316	345	356
France	172	210	207	207
U. R. S. S..	24	136	200	
Italie.	29	48	77	70
Canada.	61	162	207	163

En 1937, les États-Unis ont produit à eux seuls les deux tiers des voitures du globe; la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie réunies, seulement quatorze pour cent [1]. Si nous considérions plus spécialement le chapitre des camions, nos constatations seraient du même ordre (États-Unis 70 %

1. La situation des États-Unis est accidentellement moins favorable en 1938; elle s'améliore nettement en 1939.

France, Allemagne, Grande-Bretagne, Italie 17 %). On peut ainsi toucher du doigt la déchéance profonde subie depuis 1918 par le vieux monde. Sans doute, les ruines de la dernière guerre, notre perte de capitaux et d'hommes sont à la base de cette évolution mais les gouvernements européens y ont leur large part du fait des impositions fiscales qu'ils ont fait supporter aux produits pétrolifères et aussi par suite des entraves de toutes natures que leur politique autarcique a apportées sur notre petit continent à la circulation des marchandises et des richesses. On apprécie mieux aussi de quel poids doit peser l'Amérique dans la nouvelle aventure qui commence. Son influence sera d'autant plus grande que les belligérants devront avoir recours à elle pour nourrir de carburants la masse de leurs machines.

La première question qui se pose donc devant nous est de savoir s'il est possible de trouver aujourd'hui dans le monde, le volume de carburants nécessaire à la mise en mouvement de ces armées d'une forme inconnue jusqu'ici.

*
* *

Constatons, tout d'abord, qu'un déséquilibre complet existe encore à cet égard entre

le vieux et le nouveau continent. L'Amérique possède à elle seule, en effet, les trois quarts de la production pétrolifère [1], tandis qu'aucun des pays d'Europe, sauf la Russie (29.000.000 t. et la Roumanie 5.700.000 t.) aucun pays, disons-nous, qu'il soit neutre ou dans la lutte, ne dispose sur son territoire de gisements sérieux. L'Allemagne produit 610.000 [2], et la France 80.000 tonnes.

Même déséquilibre d'ailleurs en ce qui concerne la consommation du temps de paix et par conséquent les approvisionnements courants. L'Amérique absorbe 70 % de la consommation mondiale, tandis que l'Europe (Russie exceptée) se contente de 14 %; constatation qui souligne encore une fois notre décadence économique!

Le problème du ravitaillement ne se poserait donc pas outre-Atlantique alors qu'il mérite d'être examiné de très près pour le vieux continent en guerre.

Laissons de côté pour des raisons diverses, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, les Pays Baltes, le Portugal, l'Espagne etc... bien que ces pays puissent eux aussi être entraînés dans la lutte, et la Russie dont nous examinerons à part la situation. L'appel à l'étranger, en temps de paix, des treize

1. Comme de la production automobile.
2. Autriche et Pologne annexée comprises.

autres pays d'Europe s'élevait en 1937 à 26.979.000 tonnes.

Au lendemain de la dernière guerre, on a pu soutenir avec quelque vraisemblance que le total des besoins pétrolifères en période d'opérations actives ne différerait pas sensiblement de celui du temps de paix, puisque la plus grande partie du matériel employé au transport des troupes serait requise à la mobilisation. Partout l'aviation militaire a, depuis lors, subi l'évolution que l'on sait, les armées se sont mécanisées, les flottes militaires ont pris une énorme extension. Aujourd'hui, nous devons donc tenir compte des besoins de ces engins qui, en temps de paix, sont stockés ou ne marchent qu'au ralenti. Il ne faut pas méconnaître au surplus que le camion civil employé aux armées se trouve soumis à une rotation beaucoup plus rapide que dans sa vie précédente et qu'il ignore les lois sociales. L'exploitation étatiste de l'armée n'entraîne-t-elle pas enfin bien des gaspillages involontaires, surtout à une heure où le prix de revient du transport n'a pas plus de valeur que la vie humaine.

De nombreux économistes se sont penchés sur le problème que nous évoquons en même temps que les fonctionnaires d'État et voici l'opinion des Allemands :

Le docteur Friedensburg, dans deux ar-

ticles du *Der Deutsche Volkswirth* des 16 et 23 avril 1937, estime à douze millions de tonnes les besoins de son pays pour une année de guerre.

Le docteur Steinberg donne le chiffre très voisin de douze millions et demi, avec la répartition suivante :

	(En millions de tonnes)				
	Diésel-oil	Fuel-oil	Essence	Huiles de graissage	Tonnage
Armée	3,0	—	2	0,5	5,5
Aviation	1,45	—	0,1	0,15	1,7
Marine	—	1,8	—	0,2	2
Économie générale.	1,85	—	1,3	0,3	3,45
	6,3	1,8	3,4	1,15	12,65

soit un total supérieur au double de la consommation actuelle.

Si nous acceptons les calculs des économistes allemands pour le Reich, qui se rapprochent de ceux de M. Charles Berthelot pour la France (12 à 15 millions de tonnes), nous serons certainement au-dessous de la vérité en doublant les chiffres des importations du temps de paix pour les belligérants

continentaux, même en tenant compte pour l'Allemagne du fait qu'elle trouve actuellement sur son sol 610.000 tonnes de pétrole et 1.200.000 tonnes d'essence de synthèse [1].

L'Angleterre, prenant en considération les énormes consommations de sa marine, évalue d'autre part à trente millions de tonnes ses besoins annuels du temps de guerre soit le triple de sa consommation normale. La Russie enfin était encore légèrement exportatrice l'année dernière [2] et deviendra probablement importatrice de plusieurs millions de tonnes en 1940 en raison du développement de ses opérations militaires.

Tout compte fait, on peut donc conclure que les pays de l'Europe en guerre active devront se procurer par an 60 à 70 millions de tonnes de pétrole sous diverses formes, dont 40 à 50 millions au moins de produits finis.

Si l'Amérique et le Japon entraient dans la lice, l'addition deviendrait encore beaucoup plus impressionnante!

Le Japon pourrait, en effet, entretenir aux armées 2.000 avions et 40 000 à 50.000 engins mécaniques et voitures de toutes espè-

1. 1.500.000 tonnes probablement en 1940 si les usines actuellement en construction sont terminées. Quant au benzol et à l'alcool employés en temps de paix à la carburation, ils seront entièrement absorbés pendant la guerre par le Service des Poudres; nous ne devons donc pas en tenir compte pour la carburation de guerre.

2. Quelques centaines de mille tonnes.

ces. Quatre mois après leur mobilisation, les États-Unis auraient 200.000 voitures ou engins militaires en action avec 3.400 avions. Les besoins en produits pétroliers de ces deux puissances, pour leurs armées et leurs flottes atteindraient d'autant plus facilement une trentaine de millions que la puissante industrie américaine remplacerait presque immédiatement dans la vie courante du pays les voitures mobilisées, et que, de ce fait, ses consommations intérieures ne seraient guère modifiées. En cas de guerre générale active, l'accroissement des besoins mondiaux pourrait donc s'élever jusqu'à 70 à 80 millions de tonnes par an.

Ces besoins sont-ils susceptibles d'être satisfaits? A première vue, la fourniture d'un tonnage supplémentaire de cette importance ne semble pas poser un problème insoluble. On peut trouver partout actuellement dans le monde, sauf en Pologne et peut-être en Roumanie, une réserve de brut susceptible d'être extraite sans nécessiter de nouvelles installations; ce brut supplémentaire serait facilement traité par les raffineries qui sont, surtout en Amérique, équipées pour une production supérieure à leur rendement actuel. Mais au bout de quelques mois, le tableau changerait : les réserves seraient épuisées, et les Sociétés ne pourraient maintenir leur ca-

dence de production qu'à condition d'avoir préparé à l'avance l'extraction, emmagasiné le matériel de complément voulu, fait en quelque sorte un plan de mobilisation basé sur des contrats passés dès le temps de paix avec les intéressés. Sur le plan où nous sommes, l'organisation de guerre dépasse donc largement les frontières.

De toutes manières en tout cas, les raffineries alliées européennes trouveront facilement sur le marché le tonnage de brut nécessaire à leur ravitaillement. Mais celles-ci ne couvriront qu'un tiers environ des besoins et les combattants devront importer le surplus, soit 40 millions de tonnes, en produits finis. Les raffineries extra-européennes dont la capacité totale de production atteint 287 millions de tonnes par an pourront facilement les satisfaire, si les opérations de guerre ou les mesures de neutralité ne viennent pas y faire obstacle.

L'entrée en action du Japon, par exemple, poserait un problème grave : celui des Indes Néerlandaises orientales, qui se trouveraient par là-même incluses dans la zone des hostilités. Leurs envois (8.400.000 tonnes) seraient compromis.

Le Neutrality Act, récemment amendé par le Congrès, s'oppose d'autre part aux achats des puissances belligérantes incapables de

payer comptant ou d'assurer leurs transports maritimes; certaines d'entre elles approuveront de ce fait bien des difficultés. Malgré tout, le problème de la matière se posera avec beaucoup moins d'acuité que celui du transport. La flotte pétrolière du monde atteignait au 1er avril 1938 : 13.688.500 tons dwt brutes, soit 12,2 % du tonnage total. Pratiquement, le développement de cette flotte a été arrêté depuis deux ans, les constructions suffisant à peine à compenser la réforme des vieux bateaux et les accidents; aussi, à l'heure actuelle, aucun tanker, si vieux soit-il, ne se trouve désarmé. De plus en plus, les ateliers de construction navale vont être spécialisés dans la satisfaction des besoins de la marine de guerre, si bien qu'étant donnés les torpillages et les attaques par avions, les peuples de la mer devront s'estimer heureux si leurs flottes peuvent simplement se maintenir à hauteur de leurs possibilités d'hier. Les voici :

FLOTTES PÉTROLIÈRES DU MONDE.
(1er janvier 1938).

Grande-Bretagne et Dominions.	3.264.241 tonnes
France	317.913 —
Allemagne.	256.093 —
U. R. S. S.	120.000 (environ)
	3.958.247 tonnes

auxquelles on peut ajouter comme neutres :

États-Unis	2.800.780 tonnes
Hollande	537.564 —
Suède	158.815 —
Norvège	2.117.381 —
Italie	426.002 —
	6.040.542 tonnes

On voit une fois de plus combien les neutres pèseront lourdement dans la balance. La Norvège, en particulier, est appelée à jouer un rôle de premier plan.

Quelques cas particuliers.

Le cadre étant établi, nous allons examiner maintenant comment les grandes nations d'Europe ont essayé de trouver avant-guerre une solution à leurs cas particuliers en tenant compte de leur situation spéciale, économique, géographique ou politique.

A. — *La Russie.*

Les pays autarciques ont pris comme règle d'établir des prévisions à longue échéance et d'en tracer la réalisation dans des plans de plusieurs années. On en rit volontiers chez

nous; on a tort. Sans doute, nulle part les chiffres envisagés ne sont atteints en fin d'exercice, mais un but est ainsi proposé à l'attention de tous; une atmosphère nationale est créée; l'œuvre enfin se trouve enfermée dans des règles strictes qui assurent sa réalisation au meilleur prix. Il nous paraît regrettable qu'en France des plans semblables ne soient pas établis, communiqués au public et surtout financés en une seule fois au début de la législature. De ce fait, le Gouvernement du moment ne pourrait moins faire que d'envisager les questions dans leur ensemble; il éviterait les chevauchements de dépenses aussi bien que les surenchères électorales. Depuis longtemps déjà, notre marine militaire est entrée dans cette voie au bénéfice de ses constructions navales; pourquoi ne l'imiterait-on pas ailleurs?

Aux yeux des observateurs étrangers que nous sommes, ces documents de base indiquent fort heureusement l'évolution qu'accomplissent les différents peuples; rien ne nous oblige d'ailleurs à accepter comme articles d'Évangile les résultats escomptés.

Examinons dans cet esprit les trois plans quinquennaux qui se sont succédé en U. R. S. S. depuis 1928 et recouvrent la période 1928-1942; leur intérêt est frappant.

Nul pays en Europe, sauf l'Allemagne, n'a

accompli au cours de cette période un effort égal de renforcement et de modernisation de son armée. Aux derniers renseignements, la Russie posséderait, à côté d'une aviation dont les performances ne sont pas négligeables, au moins 4.000 engins motorisés. Ses besoins, industriels et agraires, l'ont en outre conduite à donner un développement inusité à l'industrie du camion et du tracteur qui jouerait un rôle primordial en temps de guerre.

La production de ces derniers a suivi en effet la progression suivante :

1922	1930	1933	1935	1936	1937	1938
10	4.200	39.500	75.000	133.000	182.200	210.000

si bien que l'U R. S. S. disposait au 1er janvier 1938 d'un parc de 375.600 camions et de 58.000 autobus et tracteurs.

A la même date, les usines Staline à Moscou et Molitor à Gorki étaient capables disait-on de produire respectivement 80.000 et 300.000 voitures de toutes catégories par an. Le troisième plan quinquennal (1938-1942) prévoit une extension de leurs ateliers telle qu'elle leur permette de réaliser dans le minimum de temps un supplément de 150.000

et 500.000 unités par an; deux autres usines en construction à Oufa et à Moscou devraient en outre sortir chaque année 200.000 camions au total. Le chiffre est impressionnant. Les véhicules produits, hautement standardisés, sont exécutés en série sans modification dans tout le pays.

Si les voitures sortant des usines sont de qualité suffisante, elles ne se détériorent pas moins dès leur mise en service avec une rapidité déconcertante en raison de l'inexpérience des chauffeurs et du mauvais état des routes. A la première panne, le camion est abandonné, car il est impossible de trouver dans un rayon raisonnable le moindre mécanicien, le moindre stock de rechange. On pouvait lire dans la *Pravda* du 17 juin 1936: « Le manque de pièces de rechange est tel que nombre d'autos ne peuvent circuler : sur 1.774 camions, 792 sont immobilisés dans la région Kagaklistan, et 2.737 sur 6.594 dans la région de Kougloichevo. »

Pour faire face à cette situation, qui rend le travail de ses usines semblable à celui de Pénélope, le gouvernement russe a créé une organisation spéciale : « l'Autoremsnale » qui dispose de dix grands ateliers, de douze centres d'entretien et d'un réseau de distribution d'essence. En 1935, les grands ateliers en question ont exécuté 12.470 grosses répa-

rations, ce qui est fort peu de chose. Le problème est donc abordé; il n'est pas résolu.

Passons aux routes. La Russie en a toujours manqué, tout le monde le sait, et ses opérations pendant la Grande Guerre en ont terriblement souffert. Toutefois, jamais la situation n'y fut aussi catastrophique qu'à l'avènement du gouvernement soviétique.

Au lendemain de la Révolution, en effet, la Russie ayant perdu à l'ouest la Pologne, les Pays Baltes et la Finlande où se trouvait situé le tiers de ses routes (11.000 sur 35.000 km.), ne disposait plus pour son immense empire [1] que d'un réseau de 24.000 kilomètres, soit 1 m. 20 de route au kilomètre carré contre un kilomètre en France, c'est-à-dire le millième environ de notre densité!

Dès 1928, l'U R. S. S. se préoccupa de cette situation et lors de l'élaboration du premier plan quinquennal, se décida à un effort sérieux en faveur duquel elle fit largement appel aux spécialistes et au matériel allemands et surtout américains.

Au 1er janvier 1933, 64.917 kilomètres de routes avaient été aménagés, sur la valeur militaire desquels nous ne devons toutefois pas nous méprendre.

Celles-ci sont en réalité de quatre catégories :

1. 21.258.000 kilomètres carrés.

a) Les routes de terre d'un profit très simple, construites grâce au travail collectif, c'est-à-dire à « la corvée féodale », totalement impraticables pendant une bonne partie de l'année;

b) Les routes de gravier ou de galets qui comportent un revêtement en pierres concassées et roulées. Elles se détériorent si rapidement qu'en général les voitures plutôt que de les suivre, préfèrent les cotoyer à travers champs;

c) Les « chaussées blanches » revêtues d'une surface solide;

d) Les chaussées à surface noire, véritables routes modernes, cimentées et macadamisées.

Seules les routes blanches et noires sont adaptées à la traction automobile et conviennent aux transports de troupe de quelque intensité. Au 1er janvier 1933, on en comptait seulement 16.531 kilomètres. Le deuxième plan (1933-1938) devait en construire 14.000 kilomètres de plus; les prévisions n'ont été réalisées qu'en partie, de sorte qu'au 1er janvier 1938, le réseau total ne dépassait pas 25.000 kilomètres.

Pour faire face à cette tâche nouvelle et éviter l'emploi des étrangers[1], le Gouverne-

1. Il a conservé jusqu'à la fin de l'année 1939 un nombre assez élevé d'ingénieurs américains.

ment soviétique a créé de toutes pièces une organisation spécialisée dans les travaux routiers. La direction des routes et des transports automobiles a été confiée en 1931 à un Commissaire du Peuple, puis, pour donner une impulsion particulière au service, Staline décida de le rattacher au Guépéou, qui dispose de puissants moyens, en particulier de la population des camps de concentration aussi nombreuse en Russie qu'en Allemagne. Depuis 1934, enfin, les paysans sont tenus de travailler six jours par an à la construction et à l'entretien des routes. La question de la main-d'œuvre paraît donc à peu près résolue.

En vue de former le personnel de direction nécessaire, on a ouvert dans les principales villes de l'Union, des écoles d'ingénieurs dont les premières promotions, en 1933, donnent, dit-on, d'assez bons résultats. Par contre, tout récemment encore, rien n'avait été fait pour recruter les cadres subalternes nécessaires. La pyramide du travail n'est donc pas complète et l'œuvre accomplie se ressent vivement de cette absence de chefs d'équipe.

Les matériaux employés sont, d'autre part, de mauvaise qualité. Comme les bonnes carrières sont généralement fort éloignées des chantiers, on a dû renoncer à les utiliser. Les chemins de fer dont le matériel roulant est à

peine suffisant pour faire face au transport des denrées indispensables à la vie des populations, seraient incapables d'assumer cette tâche supplémentaire. Si l'on ajoute à tout cela que le service du cantonnier spécialisé n'existe pas plus que celui du mécanicien de garage dont nous constations tout à l'heure l'absence, on comprendra facilement pourquoi le réseau à peine mis en exploitation devient inutilisable!

Le Gouvernement de l'U. R. S. S. ne s'est pas arrêté à ces détails, et dans le troisième plan quinquennal, il a prévu une construction nouvelle de 60.000 kilomètres de voies modernes. Sans doute, ce réseau sera créé, mais que vaudra-t-il? Il est impossible de le dire aujourd'hui car sa valeur est fonction du recrutement d'un petit personnel qualifié aussi bien pour la construction que pour l'entretien, c'est-à-dire des chefs d'atelier, des ouvriers spécialisés, des agents voyers, des cantonniers, etc... On serait tenté de penser à première vue que de pareilles difficultés sont bien peu de chose à côté de celles qui se présentaient lors de la création de la grande industrie et pour lesquelles des solutions relativement satisfaisantes ont été trouvées, mais il faut tenir compte de l'instinct grégaire du peuple russe. Il n'a toujours bien combattu qu'en hordes, il ne travaille bien qu'en trou-

pes. Ce n'est pas le hasard qui a fait naître le mir et le communisme en Russie. Pour amener le moujik à ce travail individuel nécessaire, il y a donc tout un atavisme à combattre, toute une mentalité à transformer et cette œuvre purement spirituelle est peut-être plus difficile à réaliser que la construction de gigantesques usines.

Actuellement, les meilleures routes se trouvent aux abords de la frontière occidentale — route de *Kiev à Leningrad* (via Gomel, Orcha, Vitobsk et Pokow) avec quelques embranchements vers la frontière et dans la région de Minsk; route de *Varoslavl à Voronèje* (via Moscou, Toula); route de *Kharkov à Smolensk* (via Korirsk-Orel-Briansk); route de *Leningrad à Kiev*. La route blanche de *Moscou à Gorki* (Nijni-Novgorod) qui sera l'amorce de la route de Wladivostock, va être transformée en route noire. Des travaux sont depuis 1935 activement poussés pour relier Kharkov à Kiev, Moscou à la Crimée, Kharkov à Doubas, Rostov au Caucase. Depuis deux ans, toutes les routes partant de Moscou sont bituminées sur une longueur de 300 kilomètres.

Tout cela est bien peu de chose en vérité pour une armée qui disposerait d'aussi nombreux camions ou engins motorisés! Tant que l'U. R. S. S. n'aura pas mis son réseau

routier à hauteur de ses besoins automobiles, ses troupes une fois déployées, demeureront incapables de manœuvrer sur le territoire national. Heureusement pour elle, ses envahisseurs après une progression de quelque importance, se trouveraient aux prises avec les mêmes difficultés et les cavaliers cosaques reprendraient alors leur rôle légendaire.

*
* *

Tandis que la construction des routes et des camions est ainsi développée en U. R. S. S., que fait-on pour le pétrole? Cette puissance possède avec les États-Unis l'avantage inappréciable dans l'économie moderne d'avoir un sous-sol très riche en hydrocarbures et d'ailleurs assez mal prospecté. Le deuxième plan quinquennal n'a cependant pas répondu aux espoirs gouvernementaux. Les puits n'ont fourni que 28.622.000 tonnes en 1937 alors que 69.000.000 de tonnes avaient été escomptées pour cette même année [1]. Le Commissaire de l'industrie lourde,

1. *En milliers de tonnes.*

1933	tonnage prévu		29.500	tonnage réalisé		21.400
1934	—	—	34.500	—	—	24.100
1935	—	—	42.500	—	—	25.200
1936	—	—	53.000	—	—	27.400
1937	—	—	69.200	—	—	28.100
1938	—	—	30.100	—	—	30.400
1939	—	—	32.800	—	—	—

Kaganovitch, dans son rapport de février 1938, donne les causes de cette stagnation qui sont toujours les mêmes : « les avaries fréquentes de matériel, la mauvaise conduite du travail, les pertes énormes provenant de l'incompétence des ingénieurs quant à la préparation des sites de forages, l'inégalité des fournitures d'électricité par suite de l'état pitoyable des stations génératrices... » Du côté des raffineries, « le manque de discipline, les réparations effectuées avec d'énormes retards coûtant des milliers d'heures de travail, etc... »

Staline a fusillé ou fusillera encore quelques dirigeants ou simples ouvriers, mais il n'entend pas rester sur cette défaite. Un effort sans précédent est au contraire envisagé pour faire face aux besoins croissants de la population et de l'armée. On intensifiera la production des vieux gisements du Caucase qui représente actuellement 90 % de l'extraction totale du pays, mais le principal effort se portera du côté de l'Asie Centrale où une vaste couche pétrolifère semble s'étendre sur cent kilomètres le long du Surkhan Daria ainsi qu'en Sakhaline soviétique dans le district d'*Ehabi* où une région riche en huiles légères de première qualité, découverte en 1936, a déjà fourni 308.000 tonnes cette année-là. Enfin, l'*Eniba* et *Baskhirine* qui ont

donné plus de deux millions de tonnes la même année et qui sont également situés en Asie Orientale, seraient particulièrement poussés.

On voit donc, qu'hier encore, le gouvernement soviétique se préoccupait avant tout de mettre en valeur des gisements sibériens dont il attendait annuellement 13 millions de tonnes supplémentaires provenant de 80 à 90 nouveaux champs pétrolifères. Un pareil tonnage n'est nullement en rapport avec les besoins économiques de l'Asie Orientale. Aussi, sans être dans le secret des dieux, peut-on supposer que l'U. R. S. S. s'organisait ainsi pour posséder du pétrole à proximité de ses armées d'Extrême-Orient et éviter des ravitaillements longs, coûteux et précaires. Cette hypothèse est d'autant plus vraisemblable qu'apparaît pour la première fois dans le nouveau plan l'idée d'utiliser l'hydrogénation et que la majeure partie de ces carburants synthétiques serait fabriquée en Sibérie Orientale! N'est-ce pas le ravitaillement des avions de cette province en essence à nombre d'octanes élevé qui est ainsi préparé? Le maréchal Toukhatchousky, au Congrès des Soviets de 1935, disait déjà : « Nous ne pourrons jamais manœuvrer comme les Allemands pendant la dernière guerre entre nos deux fronts. Il faut être très prudent et nous

devons exclure toute possibilité de mouvement intérieur de nos troupes. Nos armées d'Orient et d'Occident doivent être organisées d'une manière indépendante et distincte. Nous ne pouvons même pas nous permettre le luxe d'effectuer un transport de nos forces aéronautiques. » Les hommes disparaissent, leurs idées demeurent.

L'U. R. S. S., sur le papier du moins, paraît donc bien en passe de s'organiser autarciquement. En attendant, elle aurait besoin d'importer du pétrole en temps de guerre en assez grande quantité, puisque son exportation actuelle, qui ne dépasse guère quelques centaines de mille tonnes, serait incapable de couvrir les nouveaux besoins. C'est certainement sur la Perse qu'elle jetterait alors les yeux, et elle pourrait effectivement y trouver les approvisionnements désirés.

Mais ne voit-on pas, qu'en fin de compte, le ravitaillement des armées russes d'Europe, dépend de la possibilité de travail et de la liberté de transport dans la région située entre le Caucase et le Golfe Persique. Qu'une puissance ennemie l'occupe, simplement, qu'on s'y batte et qu'on brûle les puits, la situation du colosse russe deviendrait des plus précaires. C'est bien là son talon d'Achille auquel ses adversaires ne manqueront sans doute pas de s'attaquer! Aussi, à la lumière

de ces faits, comprend-on mieux l'intérêt passionné que montre l'U. R. S. S. à conserver l'amitié de la Turquie autour de laquelle se sont groupés politiquement la Perse, l'Afganistan et l'Irak dans le pacte de Sabadad. Elle pousse même la condescendance jusqu'à lui épargner sur son territoire la propagande communiste! Du pétrole en temps de guerre vaut bien une messe.

B. — *Allemagne.*

L'Allemagne, au lendemain de ses désastres, a reconstitué ses forces militaires dans des conditions particulièrement favorables. Elle a eu la chance de voir ses vainqueurs la débarrasser de son matériel périmé. Les entraves qu'ils ont apportées ensuite à la reconstitution de son armée, l'ont obligée à se cantonner longtemps dans des études de matériel en chambre. Elle a pu, grâce à l'excellence de son service de renseignements, profiter des erreurs commises chez les anciens alliés comme des perfectionnements apportés. Son industrie lourde, enfin, lui a permis, grâce à un travail intensif, où nul n'a souci des règlements du travail, de sortir en série, le moment venu, le matériel nécessaire pour assurer l'équipement des Panzen divisions comme des divisions légères.

Étant donné l'importance que prenait l'automobile dans la nouvelle armée, le Reich a instauré une politique de construction dont les résultats apparaissent nettement dans la statistique ci-dessous :

	Nombre de voitures en circulation	
	Tourisme	*Camions*
1921	19.242	30.267
1932	485.000	152.420
1937	1.108.433	320.816
1938	1.305.608	382.837 [1]
1939	1.486.451	524.118

Le développement des camions est particulièrement remarquable, surtout celui des gros camions. Pour parvenir au but qu'elle se proposait, l'Allemagne accorde depuis 1936, une réduction fiscale de 33 1/2 % en faveur des camions d'un poids moyen compris entre deux tonnes et demie et trois tonnes, et dotés d'un système de transmission renforcée leur permettant d'effectuer des transports même dans des régions accidentées. En 1937, la vente des voitures de cette catégorie représentait déjà 26,5 % du total; on peut supposer qu'elle s'accroîtra considérablement dans l'avenir. Lorsqu'on traversait l'Alle-

1. Non compris les tracteurs et autobus. Avec ceux-ci, le total s'élevait à 412.844 en 1937 et à 476.023 en 1938.

magne, à la veille de la guerre, on était frappé du grand nombre de « poids lourds » qu'on rencontrait, de deux ou trois types seulement et peints de couleur uniforme; ils ne semblaient attendre qu'un numéro pour faire leur entrée dans les services de l'Armée. Grâce à cette politique des gros tonnages[1], l'Allemagne espère, avec les 524.118 camions qu'elle possède, réaliser la même puissance de transports stratégiques que la Grande-Bretagne et la France, avec leurs 468.000 et 500.000 véhicules. L'avenir nous renseignera à cet égard[2].

Une autre évolution intéressante à constater en Allemagne est celle de l'importance prise par la motocyclette au cours de ces dernières années. Les expériences de motorisation ou de mécanisation des troupes, faites depuis plus de dix ans en France et en Angleterre, ont prouvé que la motocyclette, en raison de sa vitesse, de sa flexibilité et de la cible difficile à toucher qu'elle présente, devait tenir une grande place aux armées, non seulement dans les organes de liaison ou de reconnaissance, mais aussi dans les effectifs de combat de la cavalerie motorisée. Outre-Rhin, nous avons assisté à un véritable rush

1. L'augmentation de la production des remorques est de 27 % de 1936 à 1937.

2. Les camions se rajeunissent de plus en plus. Au 1er janvier 1938, 12,5 % seulement avaient été construits avant 1930.

de la production dans le sens des motocyclettes rustiques et puissantes. L'État-major considérait, en effet, que la motocyclette n'avait de valeur qu'à partir d'une cylindrée de 200 centimètres cubes, de même que pour le side-car capable de transporter deux ou trois personnes, la cylindrée minima devait être élevée respectivement à 400, à 750 centimètres cubes. En 1939, le Reich avait en circulation 1.860.000 motocyclettes, plus que la France et l'Angleterre réunies, près de 50 % de la circulation mondiale des engins de cette espèce.

* * *

L'Allemagne ayant, comme la Russie, une politique d'engins mécaniques de toutes catégories, se devait, elle aussi, d'avoir dès le temps de paix, une politique de carburants. Sa forme était naturellement fort différente.

Il y a peu de pays, en effet, qui soient aussi mal placés que l'Allemagne pour importer du pétrole en temps de guerre; les premiers mois d'hostilités viennent de le démontrer! La Baltique constitue une mer fermée; la mer du Nord est relativement facile à bloquer, même à distance, depuis les côtes d'Écosse, st Trieste ne fait pas encore partie de l'Anechluss. Nos voisins espéraient, il est vrai,

importer indirectement la précieuse matière par les ports de Hollande et de la Scandinavie; leurs adversaires, qui contrôlent la mer, ont heureusement pris des mesures pour s'y opposer [1].

Cette situation, facile à prévoir, jointe aux nécessités de l'autarcie, a incité l'Allemagne à créer longtemps à l'avance, même au prix des plus lourds sacrifices, une économie nationale de carburant englobant toutes les branches : essence, mazout, gas-oil, huiles de graissage, etc... Le problème à résoudre était des plus complexes. Il faut reconnaître que l'Allemagne l'a abordé, bien avant Hitler, avec un courage héroïque et la même passion qu'elle avait mise jadis à inventer des ersatz.

Le Reich, plus heureux que la France, possède bien quelques gisements de pétrole. Une politique d'exploration méthodique du sous-sol a été instaurée, et l'État s'est associé par des subventions à l'effort des sociétés privées.

La production nationale, qui n'était que de 35.000 tonnes en 1920, atteignit ainsi 429.673 tonnes en 1935. En particulier, le tonnage de Nienhagen, le joyau de l'industrie pétrolifère allemande, est passé en quatre ans de 109.915 tonnes (1930) à 330.211 tonnes (1934). Depuis lors, elle plafonne autour

1. Elles demandent toutefois à être développées surtout pour empêcher l'emploi des eaux territoriales scandinaves.

de ces chiffres (444.640 tonnes en 1936). Nienhagen ne progresse plus; les nouveaux champs se présentent plutôt en régression. Il semble donc bien que du côté de la production de pétrole brut sur le territoire national, on ne soit pas fondé à espérer, sauf le cas de coups de sondes heureux, une modification profonde du tonnage récolté. L'annexion, brutale de l'Autriche et d'une partie de la Pologne n'a pas sensiblement modifié la situation [1].

Le Reich n'a pas attendu cette constatation pour s'intéresser à la production des carburants par des moyens chimiques. Il possède à cet égard une situation incomparable en raison de l'importance de ses gisements de houille et de lignite qui lui fournissent à profusion une matière première inexportable en temps de guerre. Aussi a-t-il fait un immense effort de laboratoire depuis bientôt vingt ans pour les utiliser au bénéfice de ses carburants.

A l'occasion de l'inauguration du millième kilomètre des autostrades actuellement en construction, au cours de l'été 1936, le Führer déclarait : « Dans dix-huit mois, le Reich sera complètement libéré de la nécessité d'importer de l'essence. » Ces pronostics ne seront pas réalisés dans le temps, mais déjà en 1938,

1. 610.000 tonnes.

il a produit 1.700.000 tonnes d'essence, d'alcool et de benzol [1].

L'accroissement de production provient à peu près uniquement du traitement des goudrons de lignite et de charbon, ainsi que du charbon brut. Il y a trois ans, les dirigeants du Reich semblaient encore s'intéresser à tous les carburants de remplacement quels qu'ils fussent [2]. Mais depuis lors, leurs idées ont changé. Le Dr Bitefisch, puis le Dr Dortmuller, ministre des Transports, ont souligné en 1937, dans leurs discours, que « dans l'état actuel de la technique, on ne doit attribuer qu'une faible importance aux véhicules propulsés à la vapeur, à l'électricité, au gaz d'éclairage, aux briquettes ou au bois qui ne doivent être employés que pour des usages locaux ou à rayon d'action très limité ». Il est évident que la multiplication sur les autostrades des « calibres de ravitaillement » constituerait un puzzle terrible pour les États-Majors.

Le traitement du charbon et du lignite était poussé par contre à la veille de la guerre avec une activité fébrile. Comme en Russie, nous avons ici un plan, non de cinq, mais de

1. L'alcool et le benzol ne sont pas employés en temps de guerre à la carburation; on les réserve pour la fabrication des explosifs.

2. Discours du baron von Eltz-Ribenach, ministre des Transports (1934).

quatre ans, plan resté d'ailleurs secret quant aux moyens employés. Seul le but final est indiqué : la libération de la tutelle étrangère. Aucun renseignement n'est donné sur le débit des usines qu'on est en train de construire Leur emplacement même n'est pas divulgué. Une telle prudence souligne le but militaire de l'organisation.

Il importe en tout cas de préciser que dans cette création continue, le Reich n'a marché qu'avec précaution. Lancé tout d'abord uniquement sur le procédé Bergius, il s'est mis ensuite à étudier la synthèse Fischer-Tropsch qui produisait des essences de valeur médiocre mais d'un prix de revient inférieur. Tout entier à ces expériences, il a à ce moment (1935), marqué un temps d'arrêt. Bien convaincu de la valeur de ces deux procédés, auxquels d'autres sont venus depuis se joindre, il a progressé résolument. Alors que la construction des premières usines avait été financée par les prêts accordés par le gouvernement, l'industrie privée vient d'être invitée, comme sait le faire le gouvernement hitlérien (qui reconnaît officiellement sa pression) à trouver elle-même les fonds nécessaires. Le groupe Stinnes, le groupe Verlingte-Stahlwerke et le groupe Thyssen, la Essener Steinkohlenberwerg AG avec la Harpener Berghau AG, ont répondu à cet appel

et fondé soit les usines, soit les sociétés filiales nécessaires. En 1940, ces usines pourront probablement produire 1.500.000 tonnes.

Voici, en fin de compte, la situation actuelle de la production nationale :

	En tonnes		
	1938	1937	1936
Essence provenant du brut national	120.000	110.000	106.000
Essence synthétique. . .	1.150.000	850.000	350.000
Benzol.	440.000	420.000	380.000
Alcool.	200.000	210.000	207.000
Essence par carbonisation	40.000	40.000	25.000
	1.950.000	1.630.000	1.068.000

Le benzol et l'alcool devant être employés exclusivement à la fabrication des poudres pendant la guerre, il ne reste en somme, actuellement pour la carburation automobile, qu'une production de 1.400.000 tonnes d'essence, c'est-à-dire un peu plus du tiers des besoins militaires du Reich qui restait même, pour ce produit précieux, tributaire de l'étranger à la veille de la guerre.

* * *

Quoi qu'il en soit, l'importation de produits pétroliers en Allemagne n'a pas diminué au cours de ces dernières années, soit pour satisfaire les besoins normaux, soit pour constituer des stocks de guerre.

	1938	1936
Pétrole brut	1.298.000 t.	578.865 t.
Essence	1.357.100	1.324.652
Lampant.	72.000	63.609
Huiles de graissage . . .	388.000	386.241
Gas-oil.	1.467.000	1.081.326
Fuel.	465.700	379.402
Résidus	500.000	389.000
	5.547.800	4.203.095

Bien que celle du pétrole brut et des résidus ait dans cette période, un objet très spécial, la construction des autostrades, on peut être assuré qu'elle ne diminuera pas au cours des hostilités en raison de la nécessité journalière des réfections au réseau routier.

Par contre, l'accroissement constaté concernant les huiles de graissage, le gas-oil et le fuel-oil prouvent que le Reich ne possède

pas encore, en ce qui concerne ces huiles spéciales, de production propre. Il semble avoir eu des espoirs qui tardent à se réaliser. Les huiles lourdes produites par la liquéfaction du charbon en particulier, demeurent très inférieures en qualité et l'Allemagne attend probablement avant de se lancer dans la construction de nouvelles unités de distillation, la mise au point de ses procédés. Elle doit, en tout cas, avoir bon espoir, sans quoi ce peuple si méthodique n'aurait pas poussé avec une telle intensité sa construction de moteurs Diesel [1]. N'oublions pas qu'il y a loin de l'invention à la réalisation industrielle. Plus de vingt ans ont été nécessaires pour mettre au point le procédé Bergius. Les spécialistes les plus avertis ne pensent donc pas qu'il faille prévoir dans un avenir très rapproché la construction d'importantes unités nouvelles pour les produits noirs.

1. Le chiffre des moteurs Diesel augmente chaque année. Voici les matriculations de véhicules (autobus, camions et tracteurs) :

	1938	1937	1936
Moteurs.			
Carburateurs.	37.016	32.300	914
Diesel.	25.106	17.914	12.958

En grande partie, le ravitaillement de l'armée allemande dépend donc encore pour un temps de ses importations [1]. Un seul pays en Europe, la mer étant fermée, peut les lui procurer : la Roumanie, et c'est pourquoi le Reich jette de son côté un œil tour à tour caressant ou menaçant! La marche commerciale vers l'Est le long du Danube, dont les journaux allemands nous entretenaient hier encore avec tant de complaisance, amorçait une manœuvre d'encerclement. On continue à multiplier à Bucarest les avances financières en même temps qu'on y fomente des révoltes. Le roi Carol, bien décidé à conserver son indépendance, y répond heureusement avec son énergie coutumière.

*
* *

Passons à la question des routes, troisième volet du tryptique allemand!

De tout temps, la manœuvre à la guerre s'est faite par les sentiers, les routes, les voies ferrées. Suivant les possibilités de chaque époque, tel ou tel de ces moyens de commu-

1. La question du ravitaillement en huiles de graissage est particulièrement angoissante pour l'Allemagne. En 1938, sur 388.000 tonnes importées, 9.000 tonnes venaient de Roumanie et 33.000 tonnes d'U. R. S. S. Cette dernière puissance pourrait accroître ses fournitures, car elle vend au dehors 120.000 tonnes; mais ces 120.000 tonnes ne couvriraient que le tiers des besoins allemands du temps de paix.

nication a dominé. En 1918, c'était encore le chemin de fer, aujourd'hui avec la mécanisation à outrance, c'est la route, non pas la route commerciale que nous connaissons en France, mais une route de guerre, c'est-à-dire une voie où pourront se déplacer, suivant les directives du généralissime, avec le maximum de vitesse et une égalité d'allure parfaite, les divisions blindées et motorisées.

Lorsque le 1er février 1936, j'attirais par un article de la *Revue des Deux Mondes*, l'attention du public français sur les visées militaires du nouveau programme routier allemand, beaucoup de militaires français n'étaient pas convaincus. Un bulletin semi-officiel ne craignait pas d'écrire alors : « D'aucuns hors d'Allemagne ont voulu voir dans les auto bahnen un instrument de guerre... Le public finit par s'imaginer que l'on forge au-delà du Rhin un outil de guerre d'une puissance exceptionnelle. Il convient de ne pas accueillir ces propos sans examen. Quelle est donc la presse qui a le plus d'intérêt à étouffer par le bruit des excavateurs et des bétonneuses le vacarme, trop réel celui-là, des aciéries et des véritables industries de guerre? Quel est le moyen de tracer sur le sol allemand une route qui ne soit ni pénétrante, ni rocade vis-à-vis de la Belgique, de la France, de la Tchécoslovaquie ou de la Po-

logne. A parler franc, le réseau des auto bahnen ne semble pas présenter les qualités d'ordre militaire qu'on lui prête. »

Et notre auteur concluait que le chemin de fer restait l'organe de manœuvre par excellence.

Aujourd'hui, sans nier l'importance de ce dernier, il faut bien reconnaître que les Allemands basaient dans ces dernières années leurs futures manœuvres tactiques ou stratégiques sur l'autostrade.

Rien n'est plus facile en effet de distinguer à première vue une route commerciale d'une route militaire.

La première épouse pour ainsi dire la courbe du trafic. Ce sont les statistiques économiques qui fixent sa largeur sur chaque section. Elle pourra, dès lors, être très large aux abords des villes, des grands centres industriels et commerciaux, et par contre se réduire considérablement dans les parties du parcours où les échanges s'amenuisent. Un carrefour, un étranglement quelconque, surtout dans ces dernières sections, sont de minime importance.

La route militaire, au contraire, doit être de bout en bout de même calibre. Le bloc rigide de 180 kilomètres que constitue une division blindée, doit pouvoir se déplacer sans un à-coup; si un étranglement oblige à

stopper un instant la voiture de tête, le temps perdu se multiplie rapidement jusqu'à l'autre extrémité de la colonne et la vitesse de translation de la masse s'en trouve étrangement diminuée au grand dommage des opérations.

La nouvelle route allemande répond déjà en tous points à ces nécessités avec ses deux voies jumelées, d'une largeur uniforme, permettant partout à trois files de voitures de se mouvoir à une vitesse constante de 60 kilomètres à l'heure. Aucun obstacle, aucun croisement, aucune traversée de localité. Seules les anciennes routes impériales et les voies d'accès aux grandes agglomérations y sont reliées au moyen de rampes qui amènent la voiture sur l'autostrade, parallèlement à la circulation et sans lui causer la moindre gêne!

Mais la répartition géographique de ces routes n'écrit-elle pas aussi sur la carte d'Allemagne leurs buts militaires? Routes de mobilisation, routes de rocades, routes de liaison entre les frontières; tout est prévu et le Reich ne s'en cache pas!

Le premier projet ne comportait que deux rocades, l'une parallèle à la frontière française avec quatre antennes vers notre pays, l'autre parallèle à la frontière polonaise avec antenne sur Dantzig. Deux grandes lignes de

communication intérieure permettaient les transports de masses entre les théâtres d'opération éventuels et les côtes de la Baltique et de la mer du Nord.

Depuis lors, les prévisions se sont singulièrement amplifiées. Au lieu d'une seule rocade sur chaque frontière, on en comptera dorénavant deux; celles de l'Ouest se prolongeront le long de la Hollande que nos voisins avaient négligée jusqu'ici; les voies de pénétration vers la Suisse seront enfin portées à trois [1].

Il y a quelques mois, la presse allemande annonçait que l'Autriche, à l'image de sa nouvelle maîtresse, allait être dotée sans aucun retard d'un réseau de 1.100 kilomètres d'autostrades. Le projet en question laissait naturellement de côté la route du Brenner qui aurait pu aviver la blessure récente faite à l'amour-propre italien. Par contre deux voies à grand rendement devraient relier Munich à Vienne en attendant qu'elles soient poussées vers Budapest... et la Roumanie. Qu'elles servent utilement à accroître dans l'avenir le trafic commercial de l'Anschluss, nul ne le contestera, mais n'apparaissaient-elles pas surtout comme le moyen pour le

1. Karlsruhe-Bâle.
Stuttgart-Schaffouse.
Munich-Lindau.

Reich de tenir militairement Vienne en respect et d'amorcer éventuellement une manœuvre d'encerclement de la Tchécoslovaquie qui hélas n'a pas été nécessaire!

Le premier programme (7.200 km.) porté à 11.100 kilomètres (Autriche comprise), devait être terminé en 1942. Au 31 décembre dernier, 2.100 kilomètres étaient ouverts au trafic et 1.500 en construction. 2.000 nouveaux kilomètres allaient être livrés aux entrepreneurs.

Ce système, d'une puissance prodigieuse, devait assurer à l'Allemagne la possibilité d'une manœuvre de ses forces sans précédent dans l'histoire du monde. Le changement continuel des idées du Führer à cet égard, le bouleversement incessant des plans ont heureusement pour nous abouti, comme nous l'avons dit précédemment à une œuvre informe, à un puzzle de tronçons sans liaison aucune, incapables de rendre dans la présente guerre les services escomptés.

C. — *Angleterre.*

Si nous traversions la mer du Nord pour atteindre les îles Britanniques, nous observions à la veille de la guerre une politique militaire absolument opposée. L'Angleterre n'ignorait pas que sa frontière était sur le

Rhin et qu'elle pouvait être attaquée par avion sur son propre territoire. Mais elle considérait que la maîtrise de la mer devait la mettre à l'abri d'une occupation militaire. Tous les efforts qu'elle faisait avaient donc pour but d'assurer cette suprématie maritime; et c'est aussi pour éloigner de ses côtes les menaces militaires qu'elle avait recherché sur le continent un partenaire auquel elle assurait à son tour la sécurité de ses ravitaillements et l'appui de ses avions.

Sans doute, elle prévoyait bien déjà la possibilité d'une action militaire terrestre, mais cette action lui apparaissait sous la forme d'un corps expéditionnaire de grande envergure dont tous les besoins seraient facilement satisfaits si, encore une fois, la flotte demeurait maîtresse de la mer. Dépensons, répétaient donc la plupart des Anglais, de l'argent pour la flotte plutôt que pour un suréquipement industriel en camions ou en essence, et opposons-nous avec véhémence à la construction de raffineries en Angleterre, à une politique automobile de guerre, aussi bien qu'à une production d'ersatz analogue à celle que nous venons de constater en Allemagne.

Si ancrées que fussent ces idées dans les cerveaux d'Outre-Manche, on comptait cependant hier encore en Angleterre comme dans

beaucoup d'autres pays, quantité d'hommes politiques, d'inventeurs, de techniciens, qui raisonnaient de façon différente. Une politique de carburant de remplacement ne serait-elle pas, en effet, de nature à donner une nouvelle sécurité au pays sans inconvénient économique grave puisque l'Angleterre possède sur son sol, comme l'Allemagne, une industrie houillère d'une puissance supérieure aux besoins nationaux dont, en temps de guerre, les débouchés extérieurs se trouveraient plus ou moins fermés!

Chez nos voisins, dans des circonstances pareilles, un ministre étudie, comme il le doit, le problème en toute objectivité. En l'occurrence, le ministre de la Défense nationale nomma un Comité présidé par le vicomte Falmouth, qui avait pour tâche « d'examiner les divers procédés existants, permettant d'extraire le pétrole du charbon ou de certaines autres matières premières indigènes ». Il devait donner son avis indirectement sur les possibilités économiques de ces procédés ainsi que sur l'avantage que procurerait au pays l'assurance de trouver sur son sol aux heures critiques des approvisionnements pétroliers. Le Comité réunit l'avis d'un grand nombre d'experts, visita les usines d'hydrogénation de l'Imperial Chemical Industries Ltd, créé précédemment à Billingham à titre

de témoin ainsi que la « Fuel Research Station » de Greenwich où des travaux sont en cours suivant divers procédés, y compris celui de la synthèse des gaz Fischer Tropsch. Le rapport Falmouth parut en 1938 et voici ses conclusions.

Le Comité précise tout d'abord que le problème doit être examiné sous trois angles différents :

1° la certitude de pouvoir compter sur les approvisionnements supplémentaires nécessaires pour faire face aux demandes de guerre;

2° les conséquences de la politique adoptée sur les effectifs de guerre de l'Angleterre;

3° le coût de l'opération envisagée.

Une plus grande sécurité réalisée par une politique de production dans les îles, le Comité affirme qu'il n'y croit pas. Il estime « qu'un pourcentage élevé des navires-citernes requis pour les importations anglaises de pétrole échapperait aux attaques de l'ennemi. De plus, au cours du transport par mer aussi bien que pendant la mise en stock dans le pays, les risques de destruction seraient diminués du fait de la répartition des approvisionnements entre un très grand nombre d'unités ». Bien que des pertes soient inévitables, la politique d'accumuler des réserves et de refaire le plein des stocks par des impor-

tations extérieures, devrait donc offrir une solide garantie. Dans le cas d'usines d'hydrogénation au contraire, les risques se trouveraient plus concentrés. Comme il est indispensable que les usines soient grandes, celles-ci offriraient fatalement une cible facile à atteindre; elles seraient, par conséquent, vulnérables aux attaques aériennes.

La politique de production indigène est ensuite examinée par nos enquêteurs sur le plan des effectifs. Ils font alors remarquer que les usines d'hydrogénation devraient immobiliser annuellement quelque trente mille hommes par million de tonnes de carburants produits uniquement pour l'extraction du charbon destiné à l'alimentation des usines et au fonctionnement des installations, sans tenir compte des effectifs considérables nécessaires au fonctionnement des industries auxiliaires. Pour cinq millions de tonnes d'essence, il faudrait distraire par conséquent beaucoup plus de 150.000 hommes de leur service normal. Encore une fois, affirment-ils, la politique de la production domestique serait en désavantage flagrant par rapport à celle de l'importation.

Le Comité touche enfin la question du prix de revient. Il observe que pour obtenir une production annuelle d'un million de tonnes de carburants (qui n'équivaut guère qu'à un

cinquième des besoins en essence de la Grande-Bretagne en temps de paix), on devrait investir un capital de £ : 50.000.000 (environ 7 milliards 500 millions de fr.). La suggestion qu'on réaliserait en compensation une économie sensible du fait de la réduction des stockages n'est pas retenue car le Comité estime que la capacité requise en cas de fabrication du pétrole dans le pays, différerait fort peu de celle nécessitée pour l'emmagasinage d'une quantité correspondante d'essence importée.

Au demeurant, le rapport souligne que les fonds à investir dans la construction d'une installation d'hydrogénation d'un débit de 150.000 tonnes d'essence suffiraient à financer la construction de 32 gros navires pétroliers, capables d'amener, en une seule année 1.800.000 tonnes de produits du pétrole, ou douze fois autant que la production annuelle d'une telle installation, même si l'on estime le nombre des voyages effectués par chaque navire-citerne à cinq seulement; ce qui paraît une estimation des plus modestes.

Le Comité traite en passant la question d'une extension des raffineries anglaises. Il la rejette également, objectant que les inconvénients l'emporteraient sur les avantages, les raffineries offrant une cible facile à atteindre par des forces aériennes hostiles.

Après avoir ainsi examiné minutieusement tous les facteurs en jeu, le Comité en arrive à son ultime conclusion : « En général, dit-il, la politique consistant à importer des approvisionnements et à accumuler des réserves suffisantes (pour lesquelles il faut, naturellement, disposer d'un nombre approprié de réservoirs) est, en même temps que la plus économique, la plus sûre pour répondre aux besoins pouvant surgir aux heures critiques; dès lors, on ne saurait faire dépendre le ravitaillement du pays, pour la couverture de ses besoins de guerre, de fournitures émanant de sources indigènes spécialement créées à ces fins, à moins qu'il ne puisse être prouvé que cette méthode offrirait un avantage exceptionnel, dans l'un quelconque des aspects de la question. »

La position anglaise à la veille de la nouvelle guerre était donc bien nette : importer des produits finis et les stocker dans le pays; et elle est d'autant plus intéressante à noter que la Grande-Bretagne ne dispose pas dans le reste du monde sur le sol propre de son Empire, si formidable qu'il soit, des sources de ravitaillement voulues. Seules les 1.900.000 tonnes de la Trinité et les 700.000 tonnes de Bornéo sortent de son territoire. En guerre comme en paix, le reste doit venir tout raffiné de pays où elle a acquis de puis-

sants intérêts, c'est vrai, mais qui ne sont, tout de même pas, placés à l'ombre de son drapeau. Les autorités anglaises considèrent que la force des liens commerciaux qu'ils ont ainsi créés se porte garant du ravitaillement de l'Empire en temps de guerre. Une pareille confiance dans la puissance des attaches du temps de paix ne mérite-t-elle pas d'être spécialement soulignée!

Quant à l'approvisionnement du mazout, dans ses bases mondiales, la marine britannique a su le maintenir en tout temps à hauteur de ses besoins. Le colonel Llewellyn, lord civil de l'Amirauté, déclarait il y a quelques mois à la Chambre des Communes : « La marine a accumulé et est encore en train d'amasser d'amples fournitures de pétrole dans toutes les parties du monde et une grande partie de ces réserves est emmagasinée en des points où la sécurité est garantie 100 %. » La flotte anglaise n'est pas de celles qui manqueront de combustible dans les mois qui vont suivre.

D. — *Italie.*

La situation de l'Italie est caractérisée, au point de vue qui nous occupe, par deux facteurs :

1° la structure de ses frontières terrestres

où domine la montagne, qui réclament pour leur défense des troupes spécialement équipées. Si l'armée italienne ne s'organisait que pour la défense de son propre territoire, la motorisation pourrait donc être réduite à un rôle secondaire, celui du transport des réserves et des approvisionnements;

2° La pauvreté du sous-sol italien (pas d'hydrocarbures, peu de houille, à peine de lignite) qui doit obliger le gouvernement à réaliser le maximum d'économies sur sa motorisation.

Si celui-ci a fait un gros effort pour son aviation [1], le nombre de ses engins militaires motorisés est encore assez réduit et le transport de ses troupes au début d'une guerre se ferait probablement beaucoup plus par chemin de fer que par camions civils réquisitionnés.

Le nombre des voitures en circulation :

	Tourisme	Camions (sans autobus ni tracteurs)
1933	248.157	89.775
1936	295.055	106.218
1937	329.265	111.069
1938	345.000	114.500

1. Deux mille appareils au moins seraient actuellement susceptibles de prendre l'air à la mobilisation.

reste, en effet, assez faible par rapport aux effectifs de l'armée. Au bout de quelques mois de guerre, la situation par contre changerait assez vite, car les usines automobiles qui travaillent spécialement en temps de paix pour l'exportation, sont susceptibles de faire face presque sans extension aux nouveaux besoins nationaux.

En 1937, sur une production de 77.739 voitures de toutes catégories, elle en a exporté 33.479 [1] et ce n'est pas une des constatations les moins étonnantes à faire aujourd'hui que celle de ce pays, qui, ne possédant sur son sol ni houille, ni fer, se montre capable cependant, avec un ravitaillement obligé à l'extérieur, de concurrencer victorieusement sur les marchés mondiaux d'autres producteurs beaucoup mieux placés. Sans doute le dumping joue ici son rôle, mais n'est-ce pas aussi le résultat d'une politique de main-d'œuvre à bon marché, de travail intensif que l'on oublie trop volontiers ailleurs? L'Italie en tout cas ne laisse pas improductive son organisation de guerre!

La Péninsule se trouve, malgré tout, dans une situation bien différente de l'Allemagne. Celle-ci ayant à profusion la houille peut, à condition de ne pas tenir compte du prix de

1. Contre 20.438 en 1936.

revient, créer une production factice de carburants, l'Italie n'a pas cet avantage. Pour le moment, elle vit d'expédients. Les services publics sont astreints à brûler suivant les conditions locales, les carburants les plus fantaisistes. Dans le Sud par exemple, on emploie du gaz de pain d'olives, ainsi que du gaz dérivé du bois ou du charbon de bois, alors que dans l'Italie du Nord, on se sert d'alcool méthylique et dans certaines villes du benzol mélangé à l'alcool méthylique. En Sicile, de nouveaux autobus Diesel n'obtiennent l'autorisation d'être mis en circulation que s'ils sont équipés pour brûler les carburants dérivés des roches bitumineuses de l'île. Les constructeurs d'automobiles se plaignent... à voix basse! L'office éprouve les pires difficultés. Tous voudraient revenir à un régime un peu moins chaotique.

Cette organisation du temps de paix est inutilisable à la guerre pour les grands transports de troupes. On ne peut sur les routes de ravitaillement, multiplier à l'infini les sortes de carburants et les dépôts de combustibles divers; une partie de ces carburants (benzol, alcool en particulier) serait d'ailleurs employée au service des poudres. Aussi, dans le nouveau plan qu'elle a établi, l'Italie, tout en décidant de mobiliser toutes ses ressources, accorde une place spéciale à l'hydrogé-

nation. Le président du Comité international permanent du carbone carburant, au deuxième Congrès international du pétrole (1937), déclarait que dans un laps de temps assez court, 611.000 tonnes seraient fournies par le pays, dont 120.000 tonnes par le brut albanais. Deux installations d'hydrogénation ont été montées en 1938 à Bari et à Livourne, d'une capacité totale de 300.000 tonnes. Le carburant produit coûtera trois fois plus cher et sera, de l'avis même des techniciens italiens, assez médiocre. Récemment cependant, on a décidé d'en prévoir une nouvelle extension en vue de produire 60.000 tonnes d'huiles de graissage et 14.000 tonnes de paraffine.

Mais qu'est-ce à côté des besoins du pays qui, bien que comprimés à outrance, s'élèvent encore à 2.623.000 tonnes pour le temps de paix (1938) [1].

Actuellement, la presque totalité du carburant provient donc de l'étranger ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

1. Un certain stockage a été effectué dans ces deux dernières années en prévision de la guerre.

	1935	1936	1937	1938
Essence. . . .	366.530	209.960	259.300	98.701
Lampant . . .	154.552	112.580	93.600	51.773
Lubrifiant. . .	89.936	54.741	69.500	43.941
Gas, fuel et résidus	1.255.603	1.144.219	1.198.600	955.131
Pétrole brut. .	219.991	300.838	891.300	1.474.170
	2.086.592	1.822.338	2.512.300	2.623.716

La politique de raffinerie de la Péninsule lui permet du moins de se constituer des stocks de brut qui se détériorent moins vite que ceux de produits finis. Ses raffineries, copiées sur les nôtres, lui assurent un volant de quelques semaines à la mobilisation [1].

1. Le débit de ses raffineries et usines de cracking a été le suivant :

	Essence	Lampant	Lubrifiants	Gas-oil	Fuel-oil
1933. . .	163.022	42.186	25.099	22.681	138.780
1934. . .	125.795	37.848	21.010	36.804	75.965
1935. . .	103.071	49.870	24.314	33.194	93.933
1936. . .	129.844	41.226	20.430	38.070	109.821
1937. . .	289.375	123.890	61.301	140.627	310.366
1938. . .	402.978	151.596	75.774	247.123	439.899

Tout bien pesé, l'Italie ne semble donc pas susceptible d'un grand effort militaire offensif dans le domaine spécial qui nous occupe sans le secours des alliés.

* * *

En arrivant au tournant final de cette étude, le lecteur s'étonnera peut-être de voir limiter cet exposé à quatre grandes puissances, la France demeurant exceptée. En temps de guerre, en effet, nous ne jugeons pas opportun d'étaler notre politique propre. Disons simplement que la maîtrise de la mer, l'alliance anglaise, l'organisation intérieure que nous avons depuis longtemps réalisée nous placent dans une situation privilégiée.

L'amitié de l'Amérique vient compléter l'édifice. De quel poids la grande République pèsera dans la guerre? Les quelques statistiques produites le disent suffisamment. Elle produit, raffine, consomme plus des trois quarts de la production de pétrole du monde; elle construit une proportion semblable d'automobiles; elle domine le monde par sa richesse comme par sa population. Si elle ouvre le temple de Janus au bénéfice de l'un quelconque des belligérants, elle sera maîtresse au bout d'un certain temps des destinées de la petite Europe. Ceux qu'elle refuserait sim-

plement de ravitailler en produits pétroliers se trouveraient en état d'infériorité marquée...

L'Amérique par sa production, l'Empire britannique par sa suprématie maritime, la France par son armée, demeurent donc les maîtres de l'heure. Malgré toutes les apparences, la force reste donc encore aujourd'hui du côté des nations libérales et démocratiques. Seule leur désunion pourrait provoquer des catastrophes.

CHAPITRE IV

L'APPUI A LA FINLANDE ET LA GUERRE TOTALE

L'art de la guerre consiste non pas à maintenir ses plans dans l'absolu, mais bien au contraire à les modifier continuellement suivant le cours des événements. L'imagerie populaire a créé la légende de Napoléon, réunissant à Paris son brillant État-Major avant la campagne de 1805, mettant le doigt sur la ville d'Ulm et s'écriant : « C'est ici, messieurs, que je battrai l'ennemi. » Quand on a la patience de dépouiller la correspondance de l'Empereur avant et pendant cette campagne, on se rend compte au contraire combien il s'est abstenu alors de toute idée préconçue, avec quelle virtuosité il s'est adapté à chaque instant aux possibilités du moment, comment il a su profiter enfin des moindres fautes de l'ennemi.

Le Führer, en mettant sa main dans celle de Staline, a modifié la répartition des pions

sur l'échiquier où nous comptions nous battre. Durant quatre mois, tandis qu'un calme relatif régnait sur le front occidental, les coups de théâtre se sont succédé à l'Est. La Russie a mené sa politique de conquête. L'invasion de la Pologne, la tunisification des pays baltes, l'attaque contre la Finlande en ont marqué les étapes successives, fructueuses d'abord, aujourd'hui désastreuses. D'heure en heure, la situation a évolué, les idées se sont transformées. Finalement, nul ne doute aujourd'hui que les événements militaires qui se dérouleront sur les bords du golfe de Botnie, auxquels nous ne pensions guère il y a six mois, exerceront une influence considérable sur l'issue de la lutte mondiale. A l'exemple du grand empereur nous devons nous adapter.

L'entente russo-allemande semblait, au début, n'avoir d'autre but que le réapprovisionnement de l'Allemagne et la sécurité de ses derrières; elle ne paraissait guère de nature à l'affaiblir, sauf au point de vue intérieur. Une faute de calcul concernant la valeur militaire de la Finlande a tout modifié. Aujourd'hui, la Russie est en guerre; bien mieux, elle est fortement accrochée. Elle engage sans compter ses troupes, ses canons, ses avions. Tant qu'elle continuera cette politique, elle ne pourra ravitailler ses alliés;

l'aide économique escomptée par Hitler disparaît donc du tableau. Bien mieux, si la Russie était battue, si elle se disloquait, non seulement l'approvisionnement de l'Allemagne serait définitivement compromis, mais sa sécurité à l'Est deviendrait elle-même fort précaire. De nouvelles perspectives, qui dépassent nettement les plus folles conceptions capables de germer dans leurs cerveaux il y a quelques mois, s'ouvrent ainsi aux stratèges. Leur champ d'action éventuel s'étend aujourd'hui de l'océan Glacial Arctique à la mer Noire, de la ligne Maginot à la Caspienne et demain peut-être au centre de l'Asie... Une erreur psychologique de M. von Ribbentrop a suffi à donner à la guerre une tournure et une amplitude inattendues.

L'aide militaire.

La première question qu'on peut se poser en l'occurrence, c'est de savoir s'il convient d'apporter un secours militaire à la Finlande. Le problème moral domine ici tous les autres; la Société des Nations l'a résolu dans le sens de l'affirmative; aucun peuple civilisé ne saurait donc en discuter l'opportunité. Mais cet appui peut revêtir bien des formes, depuis la plus simple, qui consiste à envoyer séparé-

ment des canons, des munitions et des volontaires, suivant la méthode employée par les Russes et les Allemands en Espagne lors de la guerre civile, jusqu'à l'expédition de grandes unités organisées de toutes pièces, dotées de leurs moyens de transport et de ravitaillement propres à l'exemple de l'Italie dans les mêmes circonstances. On pourrait même, sans intervention officielle des alliés, prévoir l'organisation d'une expédition de secours, dotée de sa marine propre, placée sous le pavillon de la Pologne martyre, par exemple, et débarquant dans les ports de l'océan Glacial Arctique. L'opération enfin, au lieu de rester dans le cadre de la Société des Nations, pourrait tendre à s'intégrer dans la guerre générale pour en former un épisode.

*
* *

Prenons tout d'abord le cas le plus simple. Les volontaires, le matériel et les ravitaillements continuent à être expédiés comme ils le sont aujourd'hui des différentes parties du globe à travers la Norvège et la Suède vers le golfe de Botnie. Certes, ces forces concourront efficacement en été à la défense de la Finlande centrale, mais elles ne pourront que renforcer individuellement les grandes unités

finlandaises, sans en accroître le nombre. De longs mois seraient en effet nécessaires pour créer des divisions ou des corps d'armée volontaires avec tous leurs organes de commandement. Or, dans quelques semaines, les possibilités d'attaque des Russes seront fortement accrues; ils disposeront notamment de Mourmansk et des ports de la mer Blanche alors libres de glace, pour amener leurs renforts de Sibérie. La meilleure praticabilité du terrain permettra, d'autre part, le déploiement de leurs forces sur de plus grands fronts et leur ravitaillement dans de meilleures conditions; le chemin de fer de Mourmansk à Léningrad, qui constitue leur principale rocade de manœuvre, si médiocre qu'il soit [1], pourra fonctionner de bout en bout. La tâche des Finlandais deviendra dès lors particulièrement ardue. Il est à craindre qu'ils ne soient obligés, pour y faire face, de réduire leur front en abandonnant la Laponie. La route directe qui conduit aux mines suédoises et au port de Narwick serait donc ouverte aux armées soviétiques.

L'envoi d'une expédition de secours dans l'océan Glacial renverserait complètement la situation. Si Petsamo et Mourmansk étaient occupés par elles, tandis que les troupes fin-

1. Ligne à voie unique capable de débiter une douzaine de trains par jour.

noises tiendraient solidement sur leur front central, les Russes n'oseraient jamais s'infiltrer entre ces deux zones pour essayer d'atteindre les richesses scandinaves. La Suède et la Norvège se verraient définitivement débarrassées d'une menace d'invasion, tandis que l'immense étendue de pays qui s'étend au nord de Sala, protégée indirectement, pourrait être abandonnée sans inconvénient par les troupes finlandaises.

Une pareille opération, si l'on s'y décidait, demanderait en tout cas, à être faite avec célérité. A partir du mois d'avril, en effet, la débâcle des glaces ouvrirait la voie de l'océan Glacial Arctique. Les bateaux de commerce du Reich, actuellement réfugiés à Mourmansk, pourraient alors s'évader vers l'Est et reprendre leur trafic au bénéfice de nos ennemis. Nous avions déjà attiré l'attention, il y a plusieurs mois, sur les dangers au point de vue du blocus, de la collusion russo-allemande; nous avions signalé en particulier les possibilités d'une opération de ravitaillement au bénéfice du Reich entre l'Amérique et Vladivostock. De nombreux faits constatés depuis, ont prouvé que ces craintes n'étaient pas vaines. Récemment, M. Romier dévoilait qu'un cargo soviétique avait chargé dans le petit port mexicain de Manzanillo cinq mille tonnes de cuivre à destination de l'Alle-

lemagne, via Vladivostock [1]. Il est prouvé d'autre part, que l'U. R. S. S a acheté 1.300.000 barils d'essence aux États-Unis depuis le début de la guerre, expédiés en majeure partie par la même voie [2]. Le soja enfin, arrive, dit-on, en quantité importante de Mandchourie par les routes de Mongolie et du Turkestan. Les mailles du filet demandent à être sérieusement resserrées. Ce n'est donc pas le moment de laisser une nouvelle poche s'ouvrir dans l'océan Glacial Arctique. Celui-ci est parfaitement praticable pendant l'été; près de 300.000 tonnes y transitent en temps normal de Sibérie en Europe et réciproquement. En occupant Mourmansk, puis les ports de la mer Blanche, nous fermerions donc d'une façon fort heureuse une des portes encore ouvertes aux importations ennemies [3].

1. *Figaro* (9 février 1940).
2. Dont 58.000 en septembre, 417.000 en octobre et 300.000 en décembre.
3. Actuellement, une autre opération de ravitaillement allemand se fait couramment : les chargements qui sont destinés au Reich arrivent à Mourmansk, puis filent le long des côtes de Norvège dans les eaux territoriales, abrités par les mines et les conventions internationales et gagnent ainsi en toute sécurité les ports allemands de la mer du Nord; c'est d'ailleurs par la même voie que s'opère l'écoulement des minerais de fer suédo-norvégiens. Empêcher cette entorse au blocus est un autre problème d'importance capitale, qui devrait être résolu d'urgence. Du moment où nous mettrions les royaumes scandinaves à l'abri de l'invasion par une expédition nordique, n'aurions-nous pas quelque droit de leur demander la cessation de ces pratiques? Une fois de plus, l'appui à la Finlande apparaît donc comme une opération des plus utiles à la victoire définitive.

Comment pourrait-on envisager techniquement cette expédition? Il ne m'appartient pas de dire si celle-ci devrait être faite par des troupes régulières ou des volontaires, amenés par des corsaires ou des flottes d'État. Il y a dans le passé en tout cas, nombre d'exemples d'opérations importantes faites par mer sans intervention officielle des gouvernements. Qu'il me suffise de rappeler l'expédition des Mille, conduite avec succès par Garibaldi et qui aboutit à la conquête de la Sicile (1860). De toutes manières, l'expédition devrait viser comme premier objectif : Petsamo, dont l'occupation ne semble pas très difficile à réaliser, puisque vers le Sud les Finlandais serrent de près les positions russes; ceux-ci seraient à même d'attaquer par terre, tandis que la flotte du corps expéditionnaire couperait les relations avec Mourmansk qui, actuellement, ravitaille par mer la garnison. Petsamo enlevé, une opération combinée de la flotte, du corps expéditionnaire et des Finlandais, permettrait de se rendre maître du grand port russe, sans entraîner probablement l'entrée en ligne d'effectifs considérables, ceux des Soviets dans cette région étant assez minimes. La simple occupation de ces deux ports couperait définitivement les Russes de la mer libre; elle empêcherait toute attaque sur la

Norvège, elle enlèverait enfin aux Finlandais défendant le centre vital de leur pays, toute crainte concernant leur flanc Nord.

Peut-être pourrait-on envisager, si les circonstances le permettaient, une extension ultérieure des opérations. Une avance vers le Sud, à hauteur de Sala, rectifierait sérieusement le front finlandais en appuyant sa gauche à la mer Blanche. Les alliés pourraient dès lors, réduire à un minimum de troupes l'occupation des deux ports nordiques et baser leur ravitaillement sur les voies ferrées scandinaves. De ce fait, une grave préoccupation disparaîtrait : celle de maintenir un long cordon ombilical entre les troupes de débarquement et les bases anglaises d'Écosse. Les convois à destination de Mourmansk auraient une longue traversée à faire, au cours de laquelle ils se trouveraient exposés aux attaques des nouveaux sous-marins de poche allemands. Sans doute, les alliés trouveraient bien les moyens d'y pallier; il n'en demeure pas moins que tout raccourcissement du périple serait fort intéressant à réaliser.

Si ces différentes opérations nous permettaient de douter de la valeur des armées russes, peut-être aurions-nous intérêt à pousser, de concert avec les Finlandais, nos forces jusqu'à Petrograd. Beaucoup de nos amis

slaves paraissent convaincus qu'une simple menace sur cette grande ville provoquerait des troubles intérieurs graves, et même une dislocation des républiques soviétiques. Le problème mérite, en tout cas, la peine d'être étudié sérieusement, car en cas d'effondrement de sa voisine, la situation de l'Allemagne deviendrait fort périlleuse aussi bien à l'intérieur que sur ses frontières.

L'appui donné à la Finlande n'apparaît plus dès lors comme un simple devoir de justice à remplir envers un peuple valeureux; elle est peut-être de nature à procurer la victoire définitive sur les fauteurs de désordre. Nul n'oserait dire actuellement que le front finlandais ne deviendra pas demain le tombeau du III[e] Reich.

Les moyens de transport russes.

Les Soviets ont amené, pour combattre leurs petits voisins, des effectifs considérables; ceux-ci s'élèvent à vingt divisions au moins, avec un matériel d'avions, de chars et de canons impressionnant. Leurs généraux n'hésitent pas à les employer sans compter. Tout le monde connaît le chiffre des pertes et des destructions. D'une part, les effectifs et le tonnage de remplacement exigeront des transports anormaux; d'autre part, les usines

seront appelées à un supplément d'effort considérable. L'organisme économique de la Russie pourra-t-il faire face à cette tâche difficile? Comment se comportera-t-il si la pression militaire s'accentue? C'est la question que nous nous proposons d'étudier maintenant en commençant par les transports.

Avant 1914, nul n'ignorait en Europe que les moyens de transport russes ne suffisaient pas à satisfaire les besoins normaux du pays[1]. A côté des chemins de terre, les voies navigables jouaient à cette époque un rôle primordial. Les Soviets, reprenant la politique tsariste, en ont aménagé beaucoup. Ils ont créé le canal de Nijni-Novgorod à Moscou, celui de Moscou à Petrograd, enfin celui qui joint cette ville à l'océan Glacial Arctique. Malgré tous ces efforts, le fret est partout en baisse continuelle. Dans l'ensemble, il atteint à peine 15 % du tonnage transporté en 1938 contre 30 % cinq ans plus tôt. C'est l'éternelle question de l'entretien qui est une fois de plus en cause ici. A peine créés, les ouvrages les mieux exécutés disparaissent. Après l'hiver, les bords des canaux s'effondrent, les passes s'enlisent; on ne drague pas ceux-ci,

1. Jadis, la Russie possédait un nombre considérable de chevaux. La motorisation de la culture en a fait disparaître en quelques années près de la moitié, soit 17 millions; cette hécatombe pèsera lourdement sur les transports locaux.

on ne répare pas ceux-là. Les chalands ne sont pas mieux traités : à la première avarie, on les abandonne sur place, si bien que 50 % au moins sont en tout temps incapables de naviguer. Sur 12.000 bateaux à réparer en 1938, plus de la moitié n'avaient pu recevoir les soins voulus.

On conçoit, dans ces conditions, qu'une partie du tonnage pondereux qui empruntait jadis les fleuves et les canaux, reflue aujourd'hui vers la voie ferrée. Les dirigeants des chemins de fer s'y sont d'ailleurs employés en vue d'accroître le volume de leur trafic [1]. La voie ferrée malheureusement n'était pas prête à supporter une pareille charge.

Depuis 1919, un effort sérieux a bien été fait pour augmenter la longueur des chemins de fer de 30 % [2]. Leur réseau [3] de nos jours, possède une étendue sensiblement égale à celle du temps des tsars : 83.000 kilomètres qui sont d'ailleurs fort peu de chose pour un empire d'une pareille étendue. Mais par une curieuse coïncidence, cet accroissement des lignes lui-même affaiblit l'organisme, le ma-

1. Nous avons vu en France la Société Nationale des Chemins de Fer poursuivre une politique analogue pour diminuer, prétendait-elle, le déficit des réseaux; celle-ci ne sera probablement pas plus féconde chez nous qu'en U. R. S. S., pour le temps de guerre tout au moins.

2. Longueur en 1913 : 79.000 kilomètres; 1919 : 58.300; 1934 : 83.300.

3. Sans tenir compte des réseaux polonais et baltes.

tériel roulant n'ayant pas été développé dans les mêmes proportions. La Russie ne dispose, en effet, sur son immense territoire que de 23.000 machines (contre 20.000 en France)[1]; son parc de wagons s'élève à 604.000 unités seulement (contre 520.000 en France); et ces chiffres officiels ne correspondent même pas à la réalité, un bon quart du matériel roulant étant constamment immobilisé faute d'entretien et par suite aussi de l'effort excessif qui lui est imposé.

Les difficultés des chemins de fer du Reich ne sont rien à côté de celui du réseau russe. La voie est dans un état lamentable; le ballast même, sur les plus grandes lignes, n'est pas entretenu; les traverses sont pourries, si bien que des différences de niveau se produisent entre les deux rails, qui causent de nombreux déraillements; ces rails ne sont pas remplacés quand ils deviennent défectueux, pas plus d'ailleurs que les aiguillages. La *Pravda* du 4 mars 1939 constatait cette déficience, appuyant sur le fait que sur les réseaux industriels les réparations les plus urgentes n'étaient pas exécutées. La situation est telle dit-on, que le commissaire Kaganovitch aurait décidé de concentrer les réparations sur les 30.861 kilomètres seulement où s'effec-

1. Locomotives : 1913 : 17.000; 1936 : 23.000. Wagons de marchandises : 1913 : 401.900; 1935 : 604.000.

tuent les trois quarts du trafic normal et de vouer le reste du réseau à la destruction [1].

Au point de vue routier, la situation n'est pas meilleure. Les routes macadamisées sont très rares, malgré le développement que les plans quinquennaux ont prétendu leur donner, et surtout à peine construites; elles se dégradent, elles aussi, faute d'entretien. Sur ces routes, les Soviets avaient conçu l'espoir de faire circuler une armée d'automobiles sans cesse grandissante. A partir de 1932, des usines gigantesques avaient été construites à cet effet. En 1938, les usines Staline à Moscou et Molitor à Gorki étaient soi-disant capables de produire respectivement 80.000 et 300.000 voitures par an. Le 3e plan quinquennal (1938-1942) prévoyait une extension de leurs ateliers telle qu'ils devaient réaliser un supplément de 150.000 et 500.000 unités par an; d'autres usines étaient prévues dans d'autres régions. Malgré tous ces beaux projets, la production ne dépasse pas aujourd'hui 218.000 camions ou véhicules industriels, ce qui est déjà fort convenable, et la circulation atteint 678.000 voitures automobiles, dont 593.000 camions [2]. Toutes ces voitures,

1. Le potentiel économique des Soviets et la guerre (*B. Q. I.*, 17 janvier 1940).
2. Les chiffres de la circulation française et anglaise atteignent respectivement : 500.000 et 626.000 voitures pour 1938.

en sortant des ateliers, ne sont pas mauvaises, mais dès leur mise en service elles se détériorent avec une rapidité inouïe en raison de l'inexpérience des chauffeurs et de l'état des routes. A la première panne, le camion, comme le bateau, comme la machine, comme le tracteur, est abandonné, car il est impossible de trouver dans un rayon raisonnable le moindre mécanicien, le moindre stock de rechange, le moindre atelier de réparation. On comptait seulement dix grands ateliers et douze centres d'entretien en 1935 pour toute la Russie![1]

En somme, les mêmes causes produisent partout les mêmes effets : ce sont les techniciens qui manquent là-bas, dans la vie économique comme aux armées, et surtout les modestes travailleurs spécialisés qui sont à la base d'une organisation du travail normale. C'est pourquoi l'U. R. S. S., qui a négligé la création de ce corps d'auxiliaires indispensable, peut construire un matériel énorme dans ses usines, livrer en masse des chalands, des machines, des wagons, des camions neufs, jamais ses canaux, ses routes, ses voies ferrées ne fourniront un rendement normal. Dans ces conditions, on ne peut que rester assez sceptique sur la possibilité de su-

1. Leur nombre a dû cependant s'accroître sensiblement au cours de ces quatre dernières années.

perposer de nouveaux et considérables transports de guerre à un organisme aussi déficient.

Les fabrications de guerre russes.

La Russie soviétique a fait un énorme effort pour créer une industrie lourde puissante, en vue de donner au pays, d'abord les tanks, les avions, les camions nécessaires à une armée moderne, ensuite les outils de culture à grand rendement indispensables au kolkose [1], enfin les moyens de transport capables d'assurer la vie du pays. Toute cette vie est basée sur le moteur et, par conséquent, sur les possibilités de l'industrie lourde. Or, en temps de paix, ces besoins sont peut-être satisfaits théoriquement, mais nullement dans la pratique. Le manque d'entretien en est encore une fois la principale cause. A l'exemple des locomotives ou des automobiles, les tracteurs ont toujours un tiers de leurs effectifs en réparation; il serait bien étonnant qu'il en soit autrement pour les engins de guerre. L'équilibre entre la consommation et la production est donc déjà fort précaire alors qu'aucune complication extérieure n'existe.

1. Le labourage avec la charrue à cheval atteignait 81 % du total en 1932; elle n'atteint plus que 29 % en 1937. La moisson avec les tracteurs et les combines atteignait 14 % en 1932 et 83 % en 1937.

En temps de guerre, les besoins s'accroîtraient colossalement. Déjà, sur le front de Carélie, c'est par centaines de mille que les Russes tirent les obus par jour, c'est par milliers qu'il faudra compter chaque mois, si la bataille demeure indécise, les destructions d'engins militaires de toutes sortes. Les usines pourront-elles fabriquer tout ce matériel supplémentaire sans porter atteinte au ravitaillement du pays?

On est en droit d'en douter. Les plans quinquennaux ne peuvent être exécutés; depuis plusieurs mois on en réduit partout les prévisions. En 1937, ceux de la fonte, du ciment et de la construction des wagons, n'ont été exécutés respectivement que dans la proportion de 80 %, 74 % et 60 %. Depuis deux ans, on constate même un fléchissement accentué dans la production de la fonte, de l'acier et des laminés, qui atteint 8 à 10 %.

L'*Indoustria* du 29 janvier 1938 en donne les raisons profondes : « L'organisation du travail est toujours très mauvaise, les arrêts des mécanismes sont très fréquents et très longs, les avaries dans les travaux de fonds, dans les mines le sont aussi... L'approvisionnement des entreprises en matières premières et en combustibles était mal organisé. De plus, les matières premières et le combustible ont été gaspillés... Les dépôts des usines

sont encombrés par une quantité de machines non achevées et de produits ne répondant pas aux conditions techniques. Très grande est aussi la proportion des rebuts [1]. »

Que va devenir une organisation du travail aussi fragile au moment où les ingénieurs américains sont rappelés par leur gouvernement? Les remplaçants que pourra envoyer l'Allemagne,ne seront qu'en nombre infime [2]. Techniquement, l'industrie paraît donc assez mal préparée à faire face aux nécessités d'une grande guerre. Si elle le pouvait, elle aurait d'ailleurs un autre problème angoissant à résoudre : celui de son ravitaillement en matières premières. Quoi, dira-t-on, l'U. R. S. S. n'est-elle pas, après les États-Unis, leur paradis? En réalité la Russie, en bonne asiatique qu'elle est, a pris l'habitude de ne produire que le strict nécessaire à sa vie courante. Du fer, elle n'en a exporté en 1937 que 351.000 tonnes sur une production de 28 millions; pour faire face aux besoins de guerre, elle devrait donc en importer. Sa production de charbon était insuffisante l'année dernière, si bien qu'elle aurait signé, en août 1939, un contrat avec la Pologne pour une fourniture immédiate de 900.000 tonnes [1]. Elle

1. Le potentiel économique des Soviets et la Guerre, *loc. cit.*
2. Voir notre article : *Revue des Deux Mondes*, 15 janvier 1940.

était importatrice avant-guerre de nickel (6.000 tonnes), de cuivre (66.000 tonnes), de plomb (42.000 tonnes), d'étain (13.000 tonnes), et de zinc. Elle ne vendait guère au dehors qu'une partie de ses céréales (900.00 tonnes dans les années normales)[1], de ses graines oléagineuses (40.000 tonnes) qu'elle conservera maintenant précieusement pour son armée, et de son manganèse[2].

Il semble bien, par conséquent, que si le blocus était strictement appliqué à la Russie, non seulement celle-ci ne pourrait pas ravitailler l'Allemagne, mais elle éprouverait même des difficultés pour nourrir ses propres opérations.

Le talon d'Achille.

A la base de l'édifice industriel et militaier de la Russie, nous ne saurions trop le répéter, se trouve le moteur. S'il s'arrête, il n'y a plus d'armée, il n'y a plus de transport, il n'y a plus de culture. Les armes tombent des mains des combattants, les ensemencements et les récoltes s'arrêtent, la disette apparaît avec son cortège habituel de troubles révolution-

1. Les nouvelles parvenues concernant la dernière récolte constatent qu'en raison de la sècheresse, les récoltes de légumes et de pommes de terre surtout, seraient très déficitaires. Les sovkhoses n'auraient livré que 67 % et les kolkoses que 59 % des prestations obligatoires en graines. *Loc. cit.*

2. 60.000 tonnes sur une production de 300.000 tonnes.

naires. Or, c'est le pétrole et lui seul, qui actionne tous ces moteurs, depuis le tracteur du kolkose jusqu'au char de combat et à l'avion de bombardement. Il est bien le sang qui coule dans toutes les artères.

A ce point de vue, la Russie se trouve particulièrement favorisée par la nature. Elle est, après l'Amérique, la contrée la mieux dotée du monde. Ses gisements sont célèbres. Il y a huit ans encore (1932), elle couvrait, avec une production de 21 millions de tonnes, tous ses besoins, en exportant un surplus de 6.200.000 tonnes; elle aurait donc pu à cette époque, non seulement alimenter ses armées, et répondre à la plus grande partie des demandes allemandes. Depuis lors, l'industrialisation de la Russie s'étant affirmée, les commissaires du peuple ont compris la nécessité d'accroître parallèlement la production pétrolifère nationale. Chaque nouveau plan a prévu une intensification considérable de la production. Non seulement, on devait accroître le rendement des vieux gisements du Caucase, qui représentaient déjà plus de 90 % de l'extraction totale du pays, mais on tentait parallèlement un grand effort du côté de l'Asie Centrale, le long du Surkhan Daria, ainsi qu'en Sakhaline soviétique.

Bref, les différents plans prévoyaient pour :

1933 une production de	29.500.000	tonnes
1934 —	34.500.000	—
1935 —	42.500.000	—
1936 —	53.000.000	—
1937 —	69.200.000	—

Et voilà ce qui a été réalisé :

1933.	21.400.000	tonnes
1934.	24.100.000	—
1935.	25.200.000	—
1936.	27.400.000	—
1937.	28.100.000	—
1938.	30.400.000	—

Il y a évidemment une progression importante en cinq ans, mais celle-ci n'a tout de même suivi que de loin le développement industriel. De ce fait, les 30 millions de tonnes de production sont absorbées, à quelques centaines de mille tonnes près [1], par les besoins nationaux du temps de paix.

Comment la Russie va-t-elle pouvoir faire face au supplément de consommation qu'entraîne une guerre moderne? Par une intensification de la production? Mais les statistiques soviétiques démontrent que l'activité de forage, après une accroissement qui a atteint son point culminant en 1936, est en baisse sensible [2]. Les statistiques du premier

1. Exportation en 1938 : 930.550 tonnes.
2. Forage en mille mètres :

1936	2.110
1937	1.975
1938	1.659

trimestre de 1939 ne présentent à cet égard aucune amélioration. Actuellement, malgré les efforts faits dans le reste de l'Empire, 90 % du pétrole continuent donc à sortir de la région du Caucase et c'est là le danger pour la Russie en guerre. L'extraction y est concentrée en trois zones bien délimitées :

Bakou, situé sur la presqu'île d'Acheron dans la mer Caspienne, qui a produit en 1937: 23.227.000 tonnes;

Grosny, à l'intérieur du pays à 155 kilomètres à l'ouest des côtes de la mer Caspienne, qui a produit en 1937 : 2.825.000 tonnes;

Markop enfin, dans le district de Kouban, à cheval sur la mer Noire et la mer d'Azov, qui a produit en 1937 : 1.479.000 tonnes.

Ces produits sont raffinés également en totalité dans les mêmes régions :

Bakou dispose de 67 unités de raffinage d'une capacité journalière de traitement de 66.400 tonnes;

Baloum dispose de 12 unités de raffinage d'une capacité journalière de traitement de 13.700 tonnes;

Grosny dispose de 43 unités de raffinage d'une capacité journalière de traitement de 57.300 tonnes.

Le reste, situé en dehors de ces territoires, ne comprend que 45 unités et ne peut traiter par jour que 28.370 tonnes.

Toute cette statistique n'a d'autre but que de démontrer au lecteur que le centre vital de la Russie se trouve bien dans cette zone côtière relativement étroite. En réalité c'est Bakou avec ses 23 millions de tonnes de production qui domine la situation; Bakou qui est situé à 200 kilomètres de la Perse, à 500 kilomètres de l'Irak; Bakou dont les 7.000 puits sont concentrés du bord de la mer Caspienne dans un carré de 12 kilomètres de côté; Bakou dont les bâtis extérieurs sont en bois et parfaitement inflammables surtout par vent du nord; Bakou dont les puissantes raffineries s'élèvent à quelques kilomètres des forages! Si nos armées ou celles d'autres pays conquéraient ce Caucase, si ces sondes, ces raffineries étaient simplement incendiées par une aviation, le monstre s'abattrait exsangue. La question finlandaise ne se poserait plus, et la question allemande serait bien près d'être résolue!

Conclusion.

En somme, pour secourir la Finlande, trois moyens se présentent :

1° Un appui militaire apporté à la Finlande sous la forme de grandes unités organisées. Cet appui serait particulièrement efficace s'il s'appuyait sur les ports de Petsamo et de Mourmansk et barrait la route dans ces eaux aux transports russo-allemands;

2° Un blocus vraiment effectif de toutes les frontières russes;

3° Une attaque tout au moins aérienne puissante de la région pétrolifère du Caucase.

N'oublions pas que notre sort est lié à celui de la Finlande. Toute victoire remportée par les Russes sur ses armées, serait interprétée par l'opinion mondiale comme une défaite pour nous. La chute de la puissance russe apparaîtrait par contre, et à juste titre, comme le prodrome de la débâcle allemande.

CHAPITRE V

LA DÉFENSE AÉRIENNE DE LA FRANCE[1]

Le péril aérien n'est pas une nouveauté. Au cours de la dernière guerre, la possibilité d'un bombardement de ce genre, bien que ses résultats fussent alors bien minimes, frappait déjà vivement les imaginations. Danger et crainte se sont depuis lors largement amplifiés.

Pendant longtemps cependant, sans nier l'utilité de l'organisation d'une défense antiaérienne sérieuse, les pouvoirs publics se sont renfermés dans l'inaction, par crainte, disait-on, d'alarmer les populations! Puis soudain les perspectives d'un nouveau drame ont modifié l'atmosphère. Les journaux ont été encombrés d'articles sur les mesures à prendre pour mettre les populations à l'abri.On ne songea plus qu'à couler des carapaces de

1. Cette étude a paru dans la *Revue des Deux Mondes* (n° du 1er août 1939). Les événements ont donné raison à l'auteur.

béton, à prévoir pour les habitants des villes, grandes ou petites, un reflux massif vers les parties du pays jugées moins accessibles aux incursions aériennes ennemies. Les idées les plus saugrenues se sont vues accueillies avec faveur, et nombre de citadins ont senti éclore en eux une âme de troglodyte ou de juif errant.

Est-il possible, tout d'abord, comme on l'a envisagé, de refouler des millions d'hommes et de femmes de Paris, du Nord et de l'Est, sur le centre de la France, quitte à éloigner une partie des habitants de ces contrées vers des régions encore plus lointaines? Est-il raisonnable de vider les grandes villes au profit des campagnes, d'enlever à Paris ses administrations, ses banques, les sièges sociaux de la grande industrie et du haut commerce qui se sont groupés là pour former le cerveau économique de la France? Est-il rationnel enfin de les égailler ensuite au petit bonheur dans les départements du Centre et du Sud-Ouest?

La répartition démographique d'une nation n'est pas un phénomène empirique, mais bien la résultante séculaire de sa vie économique et politique. En réalité, un double réseau d'intérêts, montant et descendant, s'est établi chez nous entre la capitale, les grandes villes et jusqu'aux moindres villages. Chacune de ces agglomérations joue son rôle

dans l'organisation du travail, du commerce et des transports. Si telle ville possède cent mille habitants, tandis que telle autre n'en a que dix mille, c'est que les conditions générales de la production et des échanges l'exigent et nulle volonté humaine ne pourra rien y changer, tant que la situation économique elle-même ne se sera pas modifiée.

Ce réseau d'intérêts si serré est naturellement d'une sensibilité extrême. Le moindre à-coup détruit son harmonie. Chacun s'en rend compte lorsque éclate une grève. Si celle-ci se produit avec quelque intensité dans une ville importante, elle entraîne des répercussions inattendues sur une grande partie du territoire. Ses effets maxima sont atteints quand le sinistre se déclare à Paris.

Paris est en effet le cerveau-moteur de cet ensemble, parce que *sous l'empire du besoin* tous les organes directeurs s'y sont réunis. Les ministères y sont groupés; les administrations, les grandes banques, les grandes industries y possèdent leurs sièges. On ne conçoit pas qu'il puisse en être autrement en temps de paix. La vie moderne exige en effet que les ministres puissent se réunir fréquemment et qu'ils soient en mesure d'appeler presque instantanément dans leurs bureaux les fonctionnaires, les banquiers, les industriels, les commerçants qu'ils ont intérêt à

consulter. Ceux-ci, à leur tour, doivent pouvoir prendre contact entre eux afin de régler leurs opérations, puis, grâce à l'admirable réseau téléphonique que nous possédons, interpréter dans la France entière leurs décisions. Malgré cette centralisation à outrance, les affaires ne sont pas faciles à mener dans le calme politique. Que deviendraient-elles le jour de la déclaration de guerre et de l'évacuation massive?

Voit-on le Comité des forges installé en Bretagne, celui des houillères à Amiens, le Syndicat des banquiers à Bordeaux, celui du pétrole à Angers, alors que les organes du gouvernement se trouveraient eux-mêmes éparpillés dans de multiples villes? Ceux-ci incapables de donner des ordres, ceux-là de les faire exécuter au moment même où le pays devrait produire davantage avec des usines réduites en cendres, des stocks détruits, des moyens de transport amoindris. Comment résoudre les différents problèmes qui se poseraient alors dans tous les domaines, si l'on commençait par disloquer une organisation formée au cours des siècles?

En vérité, pour lui permettre de fonctionner, on serait amené à regrouper quelque part les organes directeurs, à reconstruire une autre capitale sur les bords de la Garonne ou de la Loire. La guerre aurait le

temps d'être perdue avant son achèvement. Puisqu'on ne peut échapper à son destin, ne vaudrait-il pas mieux le subir sur place et essayer de se protéger?

Même si l'exode massif de Paris était décidé, beaucoup de ses habitants resteraient en effet dans la capitale. Un grand nombre de citoyens, obéissant à la nouvelle loi sur la Défense nationale, y serait maintenu pour assurer les services de la voirie, de la police, de la santé ou de la défense passive. Les transports en commun pourraient être réduits, mais non supprimés. Le grand central téléphonique, qui constitue le cœur même du pays, devrait, sous peine d'arrêter toutes les communications nationales, continuer à fonctionner jusqu'au moment où de nouveaux centraux, répondant à la nouvelle organisation de la vie française, seraient en mesure de le remplacer en province. N'oublions pas que des mois seraient nécessaires pour mener à bien une pareille tâche, puisque le simple transfert des organes téléphoniques du G. Q. G. en 1918 réclamait déjà plusieurs semaines de travail.

Il faudrait d'ailleurs des charpentiers, des maçons, en réalité tous les corps de métiers, non pas pour réparer les maisons atteintes par les bombardements ennemis, mais simplement pour les empêcher de s'effondrer sur

la tête des passants. Qui, par ailleurs, garderait les immeubles si les concierges disparaissaient? La troupe et la police auraient bien d'autres soucis. Les richesses que renferment les appartements parisiens deviendraient ainsi la proie des « mauvais garçons » qui, eux, n'hésiteraient probablement pas à rester terrés dans la capitale et sauraient profiter de l'occasion! Une petite partie de nos richesses serait peut-être détruite par le feu de l'ennemi, le reste en tout cas serait sûrement volé. Voilà la perspective qu'on nous offre!

Et pendant ce temps-là, que se passerait-il en province? L'exode des populations du Nord ou de l'Est sur celles du Centre, le reflux du Centre sur le Midi créeraient aux préfets des problèmes insolubles de logement d'abord, d'alimentation ensuite, de travail enfin.

Il y aurait pléthore de main-d'œuvre là où le besoin ne s'en ferait pas sentir, et carence absolue ailleurs. L'organisation du travail, déjà diminuée en France par le rappel des classes, serait lacérée en mille morceaux. Nous ne sommes plus à l'époque où les Barbares exécutaient leurs grandes migrations avec leurs femmes et un morceau de viande crue sur leurs selles. Nous vivons dans un monde où la vie même est réglée comme un

mouvement d'horlogerie. La peur va-t-elle tout détraquer? Partout ce serait la misère et la famine d'abord... les troubles sociaux et le communisme ensuite.

Tout cela parce qu'on ne veut pas se rendre compte du danger des gestes inconsidérés. On craint que les bombes de l'ennemi n'atteignent le moral des populations et on se prépare à créer un désordre qui l'atteindra encore plus sûrement. Au lieu d'élever le patriotisme du pays, on l'abaisserait au plus mauvais moment.

* * *

Il y a donc un intérêt évident à maintenir la population des villes en place, sauf en cas d'invasion terrestre. Seules, ce que l'on appelait autrefois les « bouches inutiles » devraient être évacuées. Ni le gouvernement, ni l'administration, ni les services publics, ni les organes directeurs du commerce et de l'industrie ne devraient abandonner la capitale et les grandes villes.

Pour que ce personnel puisse rester en place et travailler utilement, le risque aérien demande à être réduit au minimum. Des mesures de défense passive doivent être prises à cet effet; on a raison de les envisager, mais comme elles ne pourront être suffisamment

développées que grâce à un travail de plusieurs années, alimenté par de nombreux milliards, on peut se demander s'il ne vaudrait pas mieux prendre le problème sous un angle différent et rechercher les moyens d'empêcher les escadrilles ennemies d'atteindre les points sensibles du territoire.

C'est une idée absurde de croire que les avions de l'axe s'amuseront à déverser des tonnes de projectiles sur la moindre ville ou la plus petite usine. Dans la guerre terrestre, les chefs n'ont jamais attaqué sans motifs graves. Une attaque coûte très cher en hommes et en projectiles; aussi, comme les approvisionnements en munitions aussi bien que les réserves de soldats ne sont pas sans limites, définissent-ils toujours leurs opérations d'après les conséquences stratégiques qu'elles sont susceptibles d'entraîner. Une attaque doit payer, et c'est pourquoi, au cours de la Grande Guerre, de nombreux secteurs du front sont restés inactifs souvent pendant des années entières.

La guerre aérienne n'échappe pas à ces lois générales. Bien mieux, une économie encore plus stricte doit être ici la règle, surtout pour les Puissances de l'axe qui, étant donné leurs difficultés de ravitaillement, ne sauraient gaspiller ni leur huile, ni leur essence.

D'ailleurs, l'arme aérienne ne peut se pro-

poser que deux buts : affoler les populations civiles ou détruire les usines, les stockages et les moyens de transport intéressant sérieusement la défense nationale. Pour atteindre le premier, elle agira en masse dès le début de la guerre, en choisissant les plus grands centres, avec l'espoir de gêner la mobilisation et d'y provoquer peut-être des troubles sociaux. Le bombardement de très grandes villes, comme Paris, Lyon, Saint-Étienne, Marseille ou Lille, Roubaix, Tourcoing, serait dans cette ligne. Quant aux petites localités du Nord ou du Nord-Est, elles n'entreront certainement pas en ligne de compte et leurs habitants n'auront qu'à rester bien tranquillement chez eux où, seule, une bombe égarée pourra parfois venir troubler leur quiétude.

Les raids d'épouvante ne continueront probablement d'ailleurs pas très longtemps. Les populations s'habituent aux bombardements comme les troupes terrestres s'aguerrissent contre les actions d'artillerie, si denses qu'elles soient. L'effet moral ne se produit plus. Quant à l'incendie du Louvre ou du château de Versailles, il serait bien plutôt de nature à provoquer une indignation mondiale qu'à réduire la force de résistance des populations.

Tous les efforts aériens de l'ennemi se concentreront alors sur les usines, les docks, les

ports, les grands centres ferroviaires, etc... qu'ils bombarderont d'ailleurs probablement dès le début des opérations en vue de paralyser les fabrications de guerre et les transports. Cette forme d'action-là durera autant que la guerre.

Pour empêcher l'ennemi d'atteindre le but utilitaire qu'il se propose ainsi, que vaudra la protection passive dont on fait aujourd'hui si grand cas? Pas grand chose. L'installation dans des cavernes ou sous béton des dépôts de matières précieuses, tels que le benzol, l'alcool ou les dérivés du pétrole coûtera de nombreux milliards sans contrepartie sérieuse. On ne pourra enterrer les hauts-fourneaux, les ateliers de construction métallique, les raffineries ou le carreau des mines, mettre sous abri blindé leurs centrales ou leurs organes vitaux! Il sera impossible de protéger les gares de chemins de fer, de couvrir les ports, les canaux ou les rivières. Toute la fortune de la France pourrait être coulée en béton sans que nos concitoyens et nos richesses fussent à l'abri.

N'y a-t-il pas d'autres moyens de s'opposer efficacement aux raids d'aviation ennemie? C'est le problème que nous voudrions maintenant examiner.

*
* *

Après la victoire de 1918, le grand État-major s'est préoccupé de mettre notre territoire à l'abri de nouvelles invasions. Il connaissait trop bien la mentalité de ses voisins pour douter de leur intention de chercher à profiter de notre plus petite faiblesse pour essayer de nouveau leurs chances. Suivant les règles classiques, nos grands chefs ont utilisé conjointement la fortification et les armes à feu de tous calibres.

Ainsi, une position défensive continue a été établie le long de notre frontière de l'Est, « la ligne Maginot », d'une puissance sans égale, dotée de tous les perfectionnements modernes et d'un armement adéquat. Travail gigantesque qui fait le plus grand honneur à son créateur, le général Belhague, et aux savants officiers du génie et de l'artillerie qui ont été ses collaborateurs. Avec quelque raison, nous comptons bien voir la prochaine attaque ennemie se briser sur ce môle. Si, cependant, contre notre attente, certaines parties en étaient enlevées, le premier rôle passerait alors aux troupes d'opérations qui exécuteraient les contre-attaques voulues en s'appuyant éventuellement sur de nouvelles positions.

N'est-il pas possible de concevoir quelque chose d'analogue pour protéger, tout au moins partiellement, le territoire français contre l'action des flottes aériennes ennemies?

Évidemment, dans ce domaine, l'obstacle ne saurait être de même nature; la construction de nombreux et gigantesques pylônes est irréalisable, aussi bien du point de vue technique que du point de vue financier. Fort heureusement, on s'est souvenu de la crainte qu'éprouvaient les aviateurs au cours de la dernière guerre, quand ils attaquaient les « saucisses », de voir leurs appareils se prendre dans les câbles comme dans un véritable piège et s'abîmer au sol en vrille. On a d'abord pensé à créer des barrages locaux au-dessus de certains points très sensibles ou de certaines usines au moyen de quelques ballons réunis en sections. Nos voisins anglais ont poussé plus loin l'utilisation de ce dispositif; ils ont décidé d'assurer entièrement la protection de Londres par ce moyen en créant, il y a quelques mois, plusieurs bataillons chargés de le mettre en action [1]. Aux dernières nouvelles, en Allemagne, les régions exposées seraient également dotées de barrages de câbles soutenus tantôt par des bal

1. 6.000 officiers ou hommes de troupe seront affectés à cette besogne.

lons, tantôt par des cerfs-volants, suivant la violence du vent. Aujourd'hui, nous estimons qu'en France il faut aller beaucoup plus loin dans la voie qui est ainsi tracée, et nous sommes convaincus de la nécessité de créer, avant tout sur notre frontière du Nord-Est, une ligne Maginot de l'air.

Cette ligne devrait être composée, comme son aînée, d'un obstacle passif et d'une défense active.

L'obstacle passif, c'est le ballon ou, plus exactement, le câble qu'il supporte. On établirait parallèlement à notre frontière une ligne continue de ces engins, suffisamment serrés pour que les avions ne puissent les éviter, et suffisamment élevés pour qu'ils soient incapables de les survoler. En réalité, on devrait prévoir, au kilomètre, cinq à sept ballons qui pourraient s'élever, avec un vent de vingt mètres à la seconde, à 6.000 mètres; rien n'empêcherait par ailleurs d'accrocher un deuxième ballon au premier pour doubler le plafond. Cette ligne serait établie à une distance de la frontière telle qu'entre le moment où serait signalée l'arrivée des avions ennemis au-dessus de notre territoire et celui de leur arrivée sur la ligne, un temps suffisant s'écoulerait pour la mise en place du matériel à la hauteur voulue.

L'obstacle passif ainsi constitué serait dou-

blé d'une organisation de feu suffisante pour démolir au passage le plus grand nombre possible d'avions. Il est probable que ceux-ci ne se jetteraient pas tête baissée sur lui, comme une volée de moineaux. Ils chercheraient à le détruire, en incendiant les ballonnets et seraient particulièrement vulnérables à ce moment parce qu'ils resteraient pendant un temps appréciable dans le champ des canons et des mitrailleuses. Ces armes devraient donc être établies de telle sorte qu'elles puissent entourer les ballons de leurs feux. Il n'est pas douteux que, pour franchir une ligne continue ainsi constituée, les escadres ennemies devraient consentir des pertes sérieuses, quelle que soit la tactique adoptée.

Nous rappelions tout à l'heure que, dans la guerre terrrestre, on prévoyait, à un moment donné, l'entrée en action des grandes unités de réserve pour refouler les forces ennemies qui auraient conquis certains secteurs fortifiés. La manœuvre doit, en effet, toujours accompagner la défense sur place.

Cette règle tactique s'applique au domaine de l'air comme à tous ceux où s'exerce l'art militaire. Les escadrilles ennemies qui auraient forcé la ligne des ballonnets seraient assez désunies; leur moral se trouverait atteint par les pertes subies; elles seraient mûres pour la contre-attaque. Nos escadrilles de

chasse, toutes fraîches, interviendraient par conséquent dans des conditions particulièrement favorables.

Ce sont des avions rapides, puissamment armés, décollant en chandelle, qui devraient accomplir cette besogne. Leur rayon d'action très limité ne les obligerait pas à emporter un tonnage encombrant d'essence; ils pourraient donc être très légers, d'une construction facile et d'un prix de revient assez faible. Depuis quelque temps, le ministre de l'Air semble s'être préoccupé de cette action éventuelle de contre-attaque. Le nombre des escadrilles aptes à la mener à bien devrait en tout cas être considérablement augmenté.

C'est seulement après avoir essuyé ces deux actions successives que les escadres de bombardement ennemies se présenteraient sur leurs objectifs. Elles arriveraient bien diminuées!

Si Paris possédait par surcroît, comme Londres, une organisation défensive puissante par ballonnets, canons modernes et mitrailleuses à tir rapide, il ne semble pas douteux, au vu des renseignements venus d'Espagne, que les escadres ennemies subiraient de nouvelles et très douloureuses pertes. Les dégâts qu'elles commettraient dans la capitale seraient, de ce fait, tout autres que ceux qu'on envisage aujourd'hui. Si les

grandes usines du Nord, celles de la Basse-Seine voyaient étendre parallèlement les moyens de défense propres dont elles sont déjà dotées, la France posséderait une protection aérienne de valeur analogue à sa défense terrestre. Au retour, les avions ennemis repasseraient l'organisation frontière et y subiraient de nouvelles pertes.

Le coût de l'opération ne serait pas très élevé. On évalue à 80.000 francs le prix d'un ballon avec matériel d'ascension; l'installation de 3.000 engins de cette nature sur un front de 500 kilomètres reviendrait donc à 240 millions environ; l'armement par canons et mitrailleuses serait sans doute beaucoup plus coûteux, mais le total, en tout cas, serait bien minime en comparaison des dépenses actuellement envisagées pour la défense passive.

Les résultats à escompter d'une pareille organisation sont tels pour le maintien du moral de la nation et la continuation de son travail industriel en temps de guerre que sa réalisation s'impose sans le moindre retard.

31808

TABLE DES MATIÈRES

Chapitres		Pages
I. —	Les revendications allemandes d'avant-guerre.	7
II. —	Les faiblesses de l'Allemagne	46
	1. Chemins de fer et autostrades. .	48
	2. Les denrées alimentaires. . . .	61
	3. La pénurie de matières premières.	76
	4. Les cadres de l'industrie et de l'armée	114
	5. Les hésitations de l'Allemagne en guerre.	131
III. —	Le rôle du pétrole et de l'automobile dans la nouvelle guerre.	150
IV. —	L'appui à la Finlande et la guerre totale.	206
V. —	La défense aérienne de la France. . .	230


BIBLIOTEKA
ARCHIWUM Z KORPUSU

ACHEVÉ D'IMPRIMER
LE 8 MARS 1940 PAR
L'IMPRIMERIE FLOCH
A MAYENNE (FRANCE)

Censure visa n° 326 — 29-2-40

BIBLIOTEKA
ASG
NAUKOWA
5667