

L'EXPOSITION NATIONALE RUSSE DE NIJNY NOVGOROD ET L'INDUSTRIE RUSSE

COMMUNICATION A LA SOCIÉTÉ DES
INGÉNIEURS CIVILS DE FRANCE

D'après les documents officiels du ministère des finances, le nombre des fabriques et usines dans l'Empire, en 1885, en dehors des entreprises minières et de toutes celles dépendantes de l'accise, telles que brasseries et distilleries de tous genres, était de 16,714 avec un personnel d'environ 600,000 ouvriers et une production de 747,638,000 roubles.

Cinq ans plus tard, sous le règne d'Alexandre III, l'empereur de la paix, comme l'a surnommé son peuple reconnaissant, le nombre des fabriques s'élevait déjà à 17,512, avec 716,880 ouvriers, produisant 902,920,000 roubles de marchandises. A cette époque, l'introduction du nouveau tarif douanier vint accentuer d'une manière tout à fait extraordinaire ce développement déjà prodigieux. Mais durant les dernières années du règne pacifique d'Alexandre III, dont le nom reste désormais attaché aussi à votre grand œuvre de 1900, l'industrie russe prit un tel essor que, selon les chiffres officiels, nous trouvons en 1896, le nombre des ouvriers de fabrique porté à 1,900,000, avec une production de 2 milliards 139,000 roubles par an, pendant que l'industrie minière, de son côté, accuse 190 millions de produits et que la petite industrie, dite villageoise, dont nous aurons à parler tout à l'heure, produisait, d'autre part, 100 millions de marchandises.

Le total de la production annuelle de l'industrie russe, d'après les statistiques officielles, s'élève donc aujourd'hui à 2 milliards 129 millions de roubles (soit 1 milliard 311,000 dollars).

A l'aurore d'un nouveau règne, avec un souverain qui, malgré les charges et les soucis inhérents au gouvernement d'un empire aussi vaste, a tenu à rester personnellement à la tête de l'entreprise grandiose du Transsibérien, que lui avait confiée l'empereur défunt, il est d'un heureux augure d'avoir à constater tant de succès éclatants et la Russie y puise, incontestablement, une force nouvelle pour l'accomplissement de ce qui lui reste à faire dans le domaine économique.

L'œuvre que la Russie accomplit avec tant de rapidité et de condi-

tions de succès inconnues ailleurs, et qui, à partir de l'avènement d'Alexandre III, a marché, comme vous le voyez, à pas de géant, avait commencé sous le règne précédent avec la liberté de travail, premier résultat de l'émancipation des serfs. Cet événement politique, d'une portée si énorme, accompli sans secousse, modifiait immédiatement d'une manière absolue les conditions du travail national.

Jusque là, rien n'étant jamais venu troubler la sécurité routinière des producteurs privilégiés et le paysan ne produisait pour le maître que ce qu'il était forcé de produire. La production agricole se ressentit immédiatement de la liberté de la main d'œuvre : il y eut surproduction. A la même époque, l'Amérique multipliait ses voies de communication, creusait des canaux, s'emparant des marchés et donnait à son exportation le grand essor contre lequel toute l'Europe lutte aujourd'hui.

Cette situation se présentait à ce moment pour la Russie, hérissée de difficultés, car, depuis Pierre le Grand jusqu'à l'avènement d'Alexandre II, les moyens de transport étaient restés primitifs. Il n'y avait que 405 milles de chemins de fer construits. Le chariot pour la voie de terre et la barque pour la voie navigable résumaient tout l'outillage de locomotion dans l'Empire. La question de transport fut prise en main par le gouvernement comme une nécessité urgente à résoudre. 14,000 milles de chemins de fer furent construits en vingt ans. Il n'y a jamais eu rien de plus hardiment exécuté que cette conception d'un grand Etat dotant son pays rapidement, et en s'imposant de grands sacrifices, du premier grand réseau de chemins de fer considéré comme indispensable.

L'attention s'était reportée en même temps sur les voies navigables, "ces routes qui marchent," suivant la définition de Pascal. Des sommes énormes furent dépensées pour l'aménagement des ports d'exportation ; mais, depuis quinze ans, une autre question a attiré l'esprit du gouvernement, c'est que, jusqu'alors, l'exportation avait été exclusivement dirigée vers l'Occident ; la France, l'Allemagne, l'Angleterre, l'Italie et l'Espagne même, ainsi que la Belgique, consommaient ses produits. La concurrence américaine, s'emparant de ces marchés, il a fallu tourner de plus les yeux vers l'Orient. Dans ces dernières années surtout, l'esprit si ouvert du ministre des finances qui, avant

d'arriver à ce ministère, avait dirigé les voies et communications et qui, certes, est un des hommes d'Europe connaissant le mieux cette grande science contemporaine : la science des transports et des trafics internationaux, comprit que c'était la Russie qui était appelée à résoudre cette anomalie que les débouchés de l'Orient, la Chine, la Perse, les Indes, étaient périodiquement ravagés par la famine, pendant que les produits russes, les seuls à proximité de ces pays, n'y parvenaient pas uniquement à cause de l'absence des voies de communication. 7,450 milles de plus de voies ferrées ont été construits et 9,950 milles sont en construction ; presque tous conduisent vers l'Asie. Sous peu le réseau russe sera donc d'environ 31,400 milles auxquels il faut ajouter encore 6,200 milles de chemins de fer à voie étroite, dits lignes d'alimentation. La question des chemins de fer étant en connexité directe avec le développement de la métallurgie, ces deux industries ont marché en s'appuyant l'une sur l'autre, c'est ce qui explique la rapidité avec laquelle s'est développée la métallurgie russe dont nous allons parler tout à l'heure.

Le seul emplacement pouvant se prêter à l'établissement de l'Exposition dans le voisinage du chemin de fer qui relie Nijny à tout l'Empire était un terrain humide, presque un marais ; mais on ne s'y arrêta pas, et une fois les plans d'ensemble arrêtés, on se mit à l'œuvre avec une hardiesse et une persévérance sans égales.

Une légion de collaborateurs actifs et dévoués furent graduellement associés à ce travail si vaste et si complexe. De nombreux ingénieurs, architectes et industriels de tous genres, vinrent apporter leur concours et faire de la réussite de l'œuvre une question, pour ainsi dire, personnelle et patriotique.

Dans l'impossibilité où je serais de les nommer tous, il faut cependant constater que les principaux acteurs de cette démonstration pacifique du patriotisme national se complétaient admirablement les uns par les autres.

L'espace occupé par l'Exposition proprement dite était d'environ 155 arpents, non compris les lacs et les bassins à l'intérieur de l'Exposition, les jardins, la section fluviale de la marine et un vaste hippodrome faisant partie de l'exposition de races chevalines.

La ville de Nijny eut aussi de grands travaux à exécuter pour se