

par A. R.
RTP 1110 P

Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin
(SECTION GENEVOISE)

Les Routes fluviales de l'Europe nouvelle

CONFÉRENCE

*faite en l'Aula de l'Université de Genève
le 22 Janvier 1918*

PAR

M. LE PROFESSEUR HENRI HAUSER

Membre correspondant de l'Institut de France



GENÈVE

IMPRIMERIE WYSS ET DUCHÈNE, RUE VERDAINE

1918

Bibliothèque Maison de l'Orient



129963

Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin
(SECTION GENEVOISE)

Les Routes fluviales de l'Europe nouvelle

CONFÉRENCE

*faite en l'Aula de l'Université de Genève
le 22 Janvier 1918*

PAR

M. LE PROFESSEUR HENRI HAUSER

Membre correspondant de l'Institut de France



GENÈVE

IMPRIMERIE WYSS ET DUCHÈNE, RUE VERDAINE

—
1918

ALLOCUTION DE M. PAUL BALMER

Président de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin
(Section genevoise)

MESDAMES, MESSIEURS,

Le plus grand malheur qui puisse atteindre un homme, c'est de perdre sa mère. La plus grande infortune qui puisse frapper un citoyen, c'est de voir périr sa Patrie. Nous voulons sauver la nôtre. Que faire pour cela ? Enfermer en des phrases balancées, où l'éloquence de notre passion douloureuse se fera tour à tour impérieuse et suppliante, les idées et les sentiments qui nous hantent et qui nous tourmentent ? Grimace vaine et dérisoire ! spectacle pompeux, mais sans lendemain. Or, c'est demain qu'il faudra subir, demain qui nous sollicite, demain qui épanouira notre vie ou arrêtera notre mort.

Parler ne saurait donc suffire ; il faut agir.

Agir ! Binet-Valmer, citoyen genevois, engagé au service de France, nous fait ces jours-ci le récit de ses campagnes ; il le fait en un style nerveux et vibrant que forgea pour notre plaisir la rude discipline de la guerre. Quand il se rua vers le Nord avec ses frères d'armes, il voulait tant agir ! il nous le confesse en termes saisissants.

Agir ! Edouard Herriot, ce grand magistrat d'une cité qui

nous devient chaque jour plus chère, parce que nous travaillons ensemble à l'unir à la nôtre, et que l'on s'aime quand on s'entr'aide, Edouard Herriot s'est fait en France l'apôtre de l'acte. Il a mis l'acte au fronton d'un volume où il dépose, avec l'élégance et la vigueur qui lui sont propres, la quintessence de sa doctrine. « Agir ! » tel est le titre de son livre qu'il faut lire.

Gens de l'avant, gens de l'arrière, ils se rejoignent et se dressent, fraternels collaborateurs d'une œuvre surhumaine, dans le suprême sursaut de leur volonté angoissée. Et nous, que stupéfie le souffle du grand cataclysme, agirons-nous aussi, ou laisserons-nous notre pays glisser et s'abîmer, morne et résigné, vers des horizons où le subjugueraient les conquérants qui les dominent, vers ces horizons d'où nous viennent, Monsieur, ces pitoyables et nobles cohortes avec lesquelles, à Schaffhouse comme à Lausanne, joyeusement, pour un jour, nous partageons notre pain quotidien en faible, en bien faible témoignage de notre admiration pour leur héroïsme et pour la haute leçon de choses qu'elles nous donnent? (*Applaudissements.*)

Vous savez bien, Monsieur le Professeur, quelle sera notre réponse. En vos « **Méthodes allemandes d'expansion économique** », en ce livre où s'affirme d'une façon si magistrale la maîtrise de votre jugement, en ce livre où vous nous avez révélé ce qui fut le secret du détestable génie d'une race pour vous ennemie, et en réponse à ces méthodes allemandes d'expansion économique, vous vous êtes proposé, selon votre savoureuse expression, de tenter l'examen de conscience économique de la France. Pourquoi, je vous le demande, ne tenterions-nous pas aujourd'hui aussi un peu le nôtre ?

Ah ! je pense que pour mon pays la onzième heure est bien venue, et que le danger se fait pressant. Certes, nos Constitutions sont neutres, mais nos institutions fléchiraient si la clairvoyance et le patriotisme de nos concitoyens ne les préservaient pas de tout leur pouvoir. Pour n'être pas sanglante, c'est cependant une lutte vive, une lutte âpre et sévère, décisive aussi, que nous allons avoir à soutenir. « Les annales des peuples, a pu dire Gustave Lebon, sont composées surtout du récit de leurs batailles. » Ne seront-elles pas pour nous composées bien plutôt, en ce siècle où nous venons d'entrer, de la morne et fastidieuse énumération de luttes économiques où la valise du commis-voyageur aura supplanté l'épée des hautains conquérants de jadis ?

Il ne nous manque que des lumières, et c'est votre amitié qui veut nous éclairer. La pratique de vos études, cette intuition si fine qui vous a fait répondre à notre appel avec un empressement si précieux pour nous, vous ont révélé, sans l'altérer, le secret de notre angoisse et de notre détresse. La Confédération suisse vous est apparue ce qu'elle est en vérité, et que les diplomates d'il y a cent ans n'avaient point découvert : un haut plateau resserré entre les Alpes et le Jura, s'infléchissant en vallée vers les plaines germaniques. La Confédération suisse vous est apparue captive de ses rivières charmeresses, filles du Rhin où sont les Loreleys !

Mais il est vers le Sud un fleuve indompté dont votre grand Mistral a célébré la carrière en des vers immortels : c'est le Rhône ! Sauvage, il faut l'appivoiser, discipliner son génie et le rendre au travail qui l'ennoblissait jadis.

Ainsi, la Suisse trouvera vers les mers du Midi une issue que l'impérialisme allemand lui dispute vers le Nord, en dépit, en

violation des traités de Paris, de 1814, et de Vienne, de 1815, qui nous les avaient garanties. Ce sont ces choses que vous êtes venu nous dire. Notre instinct ne nous trompe pas quand il nous assure que nous allons assister à une manifestation bien impressionnante. Il y a huit jours à peine la ville de Lyon faisait aux délégués de notre Comité un accueil émouvant et solennel. Nous y apprenions que l'Etat français allait faire pratiquer à ses frais, à Malpertuis, à Bellegarde, à Génissiat (partout en un mot où pourraient s'élever des barrages libérateurs), les sondages trop longtemps attendus. Aujourd'hui, Monsieur le Professeur, c'est une joie pour nous de vous dire que Genève vous reçoit et vous fête; car pour nous, pour elle, que dis-je, pour la Suisse tout entière (vous allez en effet répéter successivement votre conférence à Berne et à Zurich), vous êtes le messenger bienvenu de ces bonnes nouvelles, et comme l'annonciateur des collaborations fécondes.

Au nom de notre Comité genevois de Navigation fluviale, je vous salue et vous souhaite, Monsieur le Professeur, une enthousiaste bienvenue. (*Applaudissements.*)

CONFÉRENCE

DE

M. le Professeur Henri HAUSER

MESDAMES, MESSIEURS,

Je serais vraiment touché jusqu'à en être gêné, par la façon si chaleureuse dont je suis accueilli à Genève par les paroles trop flatteuses que vient de m'adresser tout à l'heure votre Président et par le caractère en quelque sorte officiel qu'on donne à ma modeste intervention, si je ne me disais qu'après tout, tout cela dépasse ma propre personne.

Un certain nombre des choses qui ont été dites par M. Balmer, et qui m'ont touché le plus, étaient destinées, je le sentais, à mon Pays. Certaines d'entre elles s'adressaient, je l'ai bien compris, à cette grande œuvre humaine à laquelle je suis venu, pour ma très faible part, collaborer ce soir; une œuvre qui m'est d'autant plus chère, qu'elle doit être, lorsqu'elle sera réalisée — que dis-je : elle est déjà, avant d'être réalisée — un trait d'union de plus entre deux républiques qui se connaissent depuis longtemps et qui depuis longtemps savent qu'elles sont faites pour s'aimer. (*Applaudissements.*)

Les questions de navigation intérieure joueront un très grand rôle dans l'Europe de demain. Car, si nous nous demandons quel va être le grand problème industriel qui se posera après la guerre, non seulement chez les belligérants, mais encore chez les neutres, il n'y a qu'une seule réponse à faire à cette question : c'est le problème de l'approvisionnement en denrées et en matières premières. Songez aux destructions formidables (il est presque banal de dire : sans précédent dans l'histoire) qui ont été accomplies et seront accomplies encore pendant cette guerre. Songez aux énormes déperditions de matières causées par la guerre même, sous

la forme des projectiles de tous genres qui s'en vont réellement en fumée, et aussi des engins qui ne serviront plus une fois la paix revenue. Pensez à ce gaspillage à la fois insensé et nécessaire auquel se livrent les armées en campagne. Ajoutez-y les dévastations systématiques opérées dans un trop grand nombre de régions de l'Europe. Ajoutez-y encore cet arrêt du travail pacifique dans presque tous les pays (car, même chez les neutres, on travaille en ce moment pour la guerre beaucoup plus que pour la paix), et vous vous rendrez compte que la première constatation que nous ferons au lendemain de la signature de la paix, ce sera celle de l'épuisement des stocks. Nous pouvons prévoir, pendant les années qui suivront la conclusion de la paix, une véritable famine de la houille, des matériaux de construction, famine du coton, de la laine, famine du caoutchouc et des graines oléagineuses, sans parler de la pure et simple famine qui sévira dans un assez grand nombre de pays : la famine des céréales, du bétail, des denrées alimentaires de tous genres.

Du jour au lendemain, il faudra rééquiper les usines, les approvisionner en matières premières ; il faudra nourrir les ouvriers. On répondra : Mais les Etats n'étant plus sur le pied de guerre, consommeront moins pour les œuvres de mort qu'ils ne consomment à l'heure actuelle. D'accord, mais nous aurons à travailler pour la reconstitution des régions envahies et saccagées ; nous aurons à refaire à la fois l'outillage de ces régions et même celui des régions qui auront continué à vivre d'une vie à peu près normale. Cet outillage, soumis à un travail intensif, sera fatigué, usé et aura besoin d'être remplacé.

Enfin, un autre phénomène se produira auquel on ne pense pas assez : l'augmentation subite du nombre des parties prenantes dans le monde, le jour où les sujets des Empires centraux, aujourd'hui presque complètement sevrés de communications avec le reste de la planète, se présenteront avides, affamés, à la table devenue trop étroite du banquet universel.

Lorsque se posera dans toute son acuité cette question des matières et des denrées, se posera aussi une autre question, corollaire de la première : celle du transport de ces matières. Dans la formidable lutte industrielle qu'il faut prévoir immédiatement après le rétablissement de la paix, la victoire économique sera évidemment à ceux qui pourront produire dans les meilleures conditions. Comme on ne pourra pas réaliser beaucoup d'économies sur les prix des matières premières, ni sur ceux de la main-d'œuvre, la victoire sera à ceux qui pourront gagner quelque chose en transportant à meilleur marché des lieux de production aux usines. Aussi les produits lourds que sont les denrées et les matières premières auront à choisir les voies les plus économiques.

Or, ces produits lourds sont précisément ceux auxquels la voie d'eau, de l'aveu de tous, convient mieux que le rail. C'est pourquoi je ne crois pas beaucoup au réveil des controverses périmées entre les adversaires et les partisans de la voie d'eau. Je sais bien que des économistes, que les spécialistes des tarifs ferroviaires vous diront, comme ils vous ont dit : « Si l'usage du rail était gratuit comme celui de la voie d'eau, si l'Etat faisait pour le rail les sacrifices qu'il fait pour le canal, si, si... et encore une demi-douzaine de si, nous arriverions certainement à transporter par chemin de fer une tonne de houille ou de céréales au même prix qu'on peut la transporter en bateau. » Oui, si, si... Mais nous n'avons pas à raisonner avec des hypothèses. Nous ne vivons pas après la guerre avec des hypothèses et des controverses, avec des théories ; nous vivons avec des faits et des chiffres. Or, aucune théorie ne peut prévaloir contre certains faits tels que celui-ci, par exemple, que je prends dans votre économie politique d'avant la guerre : une tonne de blé russe, quand, on la transportait de Rotterdam à Berne, faisait ce parcours pour le prix de 21 fr. 80, et quand on la transportait de Gênes à Berne, elle faisait ce parcours beaucoup plus court pour 25 fr. 10.

Rien ne peut prévaloir non plus contre ces chiffres que je

vous demande la permission de citer : De Marseille à Genève, par chemin de fer, la même tonne de céréales coûtait 13 fr. 60. Si à ce moment-là le Rhône avait été partiellement canalisé, si ce canal du Haut-Rhône que nous rêvons avait été fait, le même transport, au lieu de 13 fr. 60, n'aurait coûté que 9 fr. 36, et — c'est là une possibilité à envisager — si le Rhône avait été canalisé complètement, c'est 7 fr. 36 au lieu de 13 fr. 60 que le transport de cette tonne vous aurait coûté. (*Sensation.*)

C'est sur ces faits qu'il faut nous appuyer pour dire qu'il ne devra plus y avoir après la guerre une autre guerre : la guerre entre la locomotive et le remorqueur. Il faut que tous deux s'unissent et s'entr'aident dans un organe central, la gare d'eau. Il faut donc à tout prix, si nous voulons vivre, vous comme nous, France comme Suisse, il faut à tout prix que nous arrivions à abaisser les prix de revient des matières premières, et nous ne pouvons guère y arriver qu'en abaissant le prix du transport de ces mêmes matières, sinon nous serons distancés par ceux qui pourront les amener chez eux à moins cher. Sinon notre industrie porterait d'avance après elle un poids mort ; elle sera pour ainsi dire grevée d'un impôt supplémentaire. Nous ne pouvons diminuer le taux de cet impôt écrasant que par le procédé que je vous indiquais, l'alliance du fleuve et du rail.

C'est une vérité qui, pour être niée par beaucoup de théoriciens, était cependant aperçue, avant la guerre, par certains Etats en voie de développement rapide. Je ne suis pas suspect, Mesdames et Messieurs, de trop grandes sympathies pour l'ancien gouvernement russe, le régime tsarien. Je dois cependant à la vérité de dire toute mon admiration pour l'œuvre entreprise et en partie accomplie par la Commission interministérielle russe des Voies navigables qui siégeait depuis 1911 et dont les travaux devaient être terminés en 1916 : plus de 6 milliards de francs engagés ; la jonction du Don et de la Volga ; la régularisation du Dnièpr ; la canalisation du Dnièstr ; programme d'Asie à côté d'un programme

d'Europe ; jonction du réseau de l'Ob avec le réseau d'Europe ; vastes projets dans lesquels on évitait les doubles emplois entre le canal et le rail, où l'on utilisait ces voies grandioses que constituent les fleuves russes ; où les portages devenaient des canaux de jonction, où, de la Baltique à la Caspienne et à la mer Noire, on faisait circuler des chalands de 600 à 800 tonnes, dont quelques-uns même, sur la Volga, arrivaient à porter jusqu'à 3,000 tonnes et qu'on espérait, après l'achèvement du projet, faire aller jusqu'à 3,600 tonnes ! Voilà la très belle œuvre qui a été commencée et presque réalisée à l'Orient de l'Europe. Je ne doute pas que lorsque la démocratie russe aura enfin recouvré, avec l'usage de la raison, la maîtrise de ses destinées, elle saura reprendre cette œuvre et l'accomplir définitivement.

Mais ce qui nous intéresse le plus, ce soir, c'est naturellement la politique fluviale des Empires centraux, celle des puissances occidentales et, entre deux, la position qui sera faite à votre pays.

I

Mittleuropa ! C'est, vous le savez, depuis quatre ans bientôt, le cri de guerre de l'Allemagne. Le rêve de Friedrich Naumann a dominé, peut-être aussi brouillé bien des cervelles. Et, voici l'expression même des partisans de cette nouvelle forme politico-économique qu'il s'agit de faire naître en Europe, expression pleine de sens et que je vous prie, citoyens de la démocratie suisse, d'écouter et de retenir avec soin : « De Besançon à Narva, du Skager-Rak à la mer Noire. » Entre ces points extrêmes, il s'agit de constituer un bloc, un seul, dont les tentacules, par Trieste, s'étendront sur l'Adriatique, par Bagdad sur la Perse et sur l'Inde, par Calais vers le libre Océan. Là, à l'intérieur de ces immenses frontières, de ces tranchées à la fois militaires et économiques, on vivra de soi pour soi, en se passant du monde, en se passant surtout de l'Angleterre, en narguant l'Angleterre : *Gott strafe England !* (Hilarité.)

Mais ce problème de la *Mittleuropa* n'est pas un problème exclusivement douanier. Ce n'est pas exclusivement avec des tarifs de douane que Naumann et ses adeptes ont l'intention de réaliser leur projet. C'est d'abord un problème d'organisation industrielle, mais aussi et surtout un problème de voies de communications. Aussi, l'Allemagne, malgré les admirables travaux de construction de ses fleuves et de jonction entre ses fleuves, qui ont marqué son histoire pendant ces cinquante dernières années, l'Allemagne ne s'est pas déclarée encore satisfaite. Elle a trouvé que si les fleuves étaient devenus dans la circulation du corps allemand des artères maîtresses, ces artères devaient s'étendre également à ce nouveau corps qu'il s'agit d'organiser ; que le réseau allemand était encore trop allemand, au sens restreint du mot, trop *reichdeutsch*, et qu'il fallait le faire mi-européen, *mitteleuropäisch*.

Le trait le plus frappant de l'hydrographie de l'Europe centrale, c'est l'opposition entre deux systèmes qui se coupent pour ainsi dire à angle droit. C'est, d'une part, le parallélisme extrêmement remarquable de la plupart des fleuves allemands qui descendent des montagnes à la mer, et c'est, d'autre part, le cours du Danube, perpendiculaire à ces divers cours parallèles, et qui s'en va au contraire vers l'Orient, de la Forêt-Noire à la mer Noire. Ces deux systèmes, si on les unit entre eux, établissent une liaison entre la Baltique et la mer du Nord d'une part, et la mer Noire de l'autre. Telle est la formule géographique de la *Mittleuropa*.

Cette formule, permettez-moi de vous le dire, est très ancienne dans l'histoire, puisque le premier qui ait essayé de la réaliser, c'est l'empereur Charlemagne en personne. Il s'agit simplement de la rénover, et c'est à quoi n'ont pas manqué les Allemands pendant la durée même de cette guerre. Je ne vous referai pas ici l'histoire de la conférence de Nuremberg des 13 et 14 Février 1916, ni celle du Congrès du Danube du 5 Septembre de la même année, de ce fameux Congrès de Budapest auquel, au dernier moment, un invité

— la Roumanie — a omis de se rendre. Je vous renverrai à la magistrale exposition qui vous a été faite de ces événements, il y a un peu plus d'un an, par un homme que vous avez applaudi, par mon excellent collègue et illustre ami, M. Edouard Herriot. Il vous a cité dans sa conférence le texte lumineux de la *Gazette de Francfort* du 15 Février 1916, qui contient toute cette philosophie de la circulation allemande. L'agrandissement du canal Louis, entre le Danube et le Main, « réaliserait l'Europe centrale », assurerait « la pénétration de l'Allemagne jusqu'à l'Océan Indien » et lui procurerait « une défense contre toute attaque venant de l'extérieur ». Ce programme, déjà si merveilleusement exposé en 1916, s'est précisé, étendu, élargi, dans le cours de l'année dernière. C'est ainsi, par exemple, que, le 16 Novembre 1917, se tenait à Hambourg la réunion de l'Association économique germano-austro-hongroise, c'est-à-dire l'association qui a pour fonction même de réaliser la *Mittleuropa*. Or, le point essentiel de cette réunion, c'était une conférence de l'ingénieur des eaux Bubendey sur la création des grandes voies de communication fluviales en Allemagne, et au cours de laquelle il déclarait qu'en dehors de la voie de navigation Main-Danube, il était nécessaire d'en faire une autre entre l'Elbe, l'Oder et le Danube. De Pordrebitz, sur la Haute-Elbe, cette voie passera par la porte de Moravie pour toucher la Morava en amont d'Olmütz et de Prerau et Presbourg. A Prerau, elle opérera sa jonction avec le Haut-Oder, ce qui la mettra en communication directe avec Berlin et aussi avec Stettin, puisque ces deux villes ont déjà été pendant la guerre unies par un canal maritime. Un seul projet dans cette conférence semble avoir été oublié (peut-être a-t-on voulu flatter les gens de Budapest plus que ceux de Vienne, précisément parce que les Magyars s'étaient montrés un peu plus rétifs à l'idée de la *Mittleuropa*) : on n'a plus parlé du projet relativement plus simple qui consistait à unir l'Elbe supérieure directement au Danube par Budweiss et Vienne. Mais les deux autres grands projets ont retenu

l'attention de l'assemblée et ont paru aussi nécessaires l'un que l'autre.

Si ces projets étaient réalisés, il y aurait, comme vous le voyez, à Presbourg, une liaison du Danube à la fois avec Hambourg par Dresde et Prague, avec Berlin et Stettin par Breslau, exactement comme en amont il y aurait à Ratisbonne une liaison directe avec le Rhin.

Voilà les projets qui n'ont pas seulement été formulés en Allemagne, mais qui ont subi déjà un commencement de réalisation. M. Herriot vous a dit que le projet du Main au Rhin a déjà reçu un puissant appoint par le vote d'un crédit de 600 millions de marks aux Chambres bavaroises, que les travaux ont été poussés sur le Main. Ils ont été également commencés dans l'autre partie du réseau, dans la partie orientale, entre l'Elbe, l'Oder et le Danube. Tandis qu'on se dispute chez nous pour savoir si la *Mittleuropa* se fera, tandis que vous rencontrez des sceptiques qui déclarent qu'une telle conception est monstrueuse et irréalisable, elle se fait, Mesdames et Messieurs, on peut presque dire qu'elle est faite.

Si nous laissons la *Mittleuropa* se faire dans le domaine fluvial sans nous en préoccuper, si à cette énorme offensive économique nous n'opposons aucune riposte, que se passera-t-il ? Il n'est pas difficile de le prévoir. L'axe des grandes communications européennes entre les mers du Nord et les mers du Midi s'est déjà, pendant les années qui ont précédé la grande guerre, à peu près constamment déplacé vers l'est. Nous avons vu peu à peu la ligne Havre-Paris-Marseille céder la place à la ligne Calais-Paris-Brindisi. Puis, quand est venue cette Convention que des Suisses me permettront bien d'appeler la néfaste Convention du Gothard, nous avons vu ce mouvement vers l'Est s'accroître encore ; et il aurait été, même avec le rail, s'accroissant après la guerre. Mais maintenant, si nous laissons la *Mittleuropa* se faire toute seule, c'est autour de la directrice Rotterdam-Ruhrort-Ratisbonne, c'est autour des directrices Hambourg ou Stettin-Budapest

que s'ordonneront les échanges européens. Et alors, je puis vous le dire à vous comme à nous, malheur aux pays qui seront à l'Ouest de ces grandes directrices ! Ils seront à peu près dans la situation d'une grande ville qui a dû pendant des siècles sa prospérité au fleuve qui baignait ses murs et d'où subitement ce fleuve s'est retiré : la ville et ses environs se transforment en désert. Si ce système était seul réalisé, par sa puissance saisissante, par sa cohésion il exercerait sur ses voisins une attraction à peu près irrésistible, et c'est alors que la comparaison des ambitions germaniques avec les tentacules de la pieuvre deviendrait tout à fait exacte. C'est comme un suçoir, pour ainsi dire, que le système de l'Europe centrale agirait sur les terres avoisinantes. (*Mouvement prolongé.*)

Supposez maintenant que, ce système une fois réalisé, vous réalisiez vous-mêmes des projets d'ailleurs utiles en eux-mêmes : l'aménagement du port de Bâle, la correction du Rhin entre Bâle et Schaffhouse, et qu'au delà on ait également effectué le rattachement du lac de Constance avec le Danube à Ulm ; votre Confédération serait exclusivement orientée vers l'Est et vers le Sud-Est de l'Europe. Vous n'auriez plus de relations qu'avec les pays du Danube et les pays de l'Allemagne du Nord. D'une part, vous verriez tomber dans la dépendance de vos voisins — d'un seul groupe de voisins — toute la partie septentrionale et orientale de votre pays, et le reste de la Suisse serait frappé d'une anémie économique irrémédiable.

Que faut-il faire pour parer à ce danger ? et comment établir l'équilibre entre ces diverses influences ?

II

Il faut de toute urgence, avant que la guerre proprement dite soit finie, opposer à cette politique fluviale de l'Europe centrale une politique fluviale de l'Europe occidentale.

Je ne me dissimule pas que la France, qui a supporté et qui supporte une lourde part, la plus lourde, du faix de la guerre, est encore désignée par la nature des choses pour jouer le rôle le plus important dans la constitution de cette politique fluviale occidentale.

On a maintes fois, depuis des siècles, vanté l'harmonieuse disposition des fleuves français, leurs faciles communications entre eux et la quasi providentielle géographie qui a fait de la France, entre les deux mers, « l'isthme gaulois ». Et cependant il est juste de dire que la France moderne n'avait pas tiré de ces ressources naturelles tout à fait exceptionnelles tout le parti qu'il aurait fallu. A côté, par exemple, de ce merveilleux travail de construction des fleuves que je vous ai rappelé tout à l'heure à propos de l'Allemagne, nous étions restés très en retard. Pourquoi ? Nous avons été sur ce terrain, comme sur beaucoup d'autres, victimes de notre avance même. La France est une très vieille nation, et les très vieilles nations ont quelquefois du mal à se tenir tout à fait au courant des méthodes nouvelles, comme ces très vieilles grandes dames qui continuent à s'habiller et à se coiffer à la mode du temps où elles avaient vingt ans. C'est déjà Sully qui a ouvert les communications entre la Loire et la Seine. C'est du temps de Colbert qu'a été creusé le canal des deux mers. C'est à la veille de la Révolution qu'ont été commencés les travaux du canal de Bourgogne. Aussi, sauf dans la partie déjà importante de notre territoire qui s'étend au Nord et au Nord-Est, entre Paris et la frontière belge, par exemple, sauf sur ce point, notre système de canaux, il faut bien l'avouer, était un peu vieillot. L'un de nos premiers soins après la paix sera de reviser la carte de nos canaux, de les porter au gabarit normal, de façon à permettre aux péniches flamandes qui apportaient en temps de paix le charbon des mines du Nord à Paris, de circuler librement sur tout l'ensemble du territoire.

Je n'ai pas d'inquiétudes à ce sujet, je suis sûr que ces travaux seront faits, parce que l'un des résultats de la guerre

a été de révéler aux plus aveugles l'importance énorme du rôle que doivent jouer dans notre vie nationale les voies de communication par eau. (*Marques d'assentiment.*)

Les Français, pendant cette guerre, les Parisiens en particulier, ont fait ou refait, si vous aimez mieux, une découverte géographique de tout premier ordre : ils ont découvert la Seine, cette Seine à laquelle cependant la veille Lutèce devait sa naissance et sa croissance, cette Seine sur laquelle, aux premiers temps du moyen âge, les nautes parisiens avaient amené les marchandises de l'étranger. Eh bien ! pendant la guerre, les descendants des nautes parisiens nous ont amené aussi des marchandises, et je me demande ce que Paris serait devenu, malgré l'héroïsme de ses habitants, si nos modernes « nautes » ne nous avaient apporté les blés d'Amérique et le charbon d'Angleterre ! (*Applaudissements.*)

A cet admirable réveil, à ce prodigieux réveil de la vieille rivière que Chénier appelait « La Seine au flot royal », a correspondu le réveil, plus modeste mais cependant intéressant déjà, de la ligne Bordeaux-Cette. On a vu quelques vieux bateaux qui pourrissaient dans de petits affluents, sur la Baise et ailleurs, se rappeler tout à coup qu'ils étaient faits pour aller sur l'eau. (*Rires.*) Mais si le réveil est lent encore dans certaines régions de France, le Rhône impétueux, le Rhône sauvage, dont le Président de votre section nous parlait tout à l'heure, le Rhône n'avait pas attendu la guerre, il faut le reconnaître, pour se réveiller. Dix jours exactement avant le fatal ultimatum qui devait déchaîner sur le monde l'épouvantable catastrophe, j'avais le privilège de descendre le Rhône, de Lyon en Avignon, et, soit dit en passant, sur un bateau de construction suisse. Ce voyage n'était pas le premier. Ce voyage n'était, pour ainsi dire, que la conclusion de tout un travail qui se faisait depuis plus d'un an, puisque c'est en 1913 que la Société lyonnaise de Navigation et de Remorquage avait commandé à une vieille maison zuricoise trois remorqueurs et trente-six chalands d'acier, pouvant porter chacun six cents tonnes. En Avril 1913, un convoi de

trois chalands avait fait cette chose inouïe : le voyage de Beaucaire à Lyon. Non pas, vous m'entendez bien, de Lyon à Beaucaire, ce que faisaient les mariniers chantés par Mistral, mais en voyage en sens inverse, à la remonte, emportant sur 274 kilomètres une charge totale de 1,420 tonnes, ne mettant que 48 heures pour opérer cette remonte.

Or, le trafic rhodanien, dans les années qui ont précédé la guerre, sans être comparables à celui du Rhin, ni même à celui de la Seine, n'était pas méprisable. Il croissait d'une façon extrêmement intéressante. De 120,000 tonnes à peu près avant les travaux qui ont été exécutés en vertu de la loi de 1878, ce trafic était monté, en 1906, à 388,000 tonnes, et à plus de 400,000 en 1913. Ce n'est pas, comme vous le voyez, une quantité négligeable, une de ces quantités dont les ingénieurs des chemins de fer peuvent dire qu'elles sont inexistantes. Le fret moyen (ce qui vous intéresse plus directement encore que le volume du trafic) était descendu, sur le Rhône, si peu aménagé qu'il fût, pendant cette période de 1878 à 1913, de 13 fr. 16 à 8 fr. 14.

Tout ce travail n'a pas été perdu. Ces études ne sont pas restées vaines. La flotte existe, et — c'est le grand honneur des deux Sociétés qui s'occupent actuellement de la navigation de notre Rhône — un trafic réduit a été maintenu sur le fleuve pendant toute la durée de la guerre.

Et pendant qu'on travaillait ainsi de Lyon à Avignon, et même jusqu'à Arles, que faisait-on à l'extrémité inférieure du Rhône ?

La Chambre de Commerce de Marseille, en pleine guerre, réalisait cet admirable travail du tunnel du Rove qui doit, d'ici un an, deux ans au plus, établir la jonction entre le Rhône, l'Etang de Berre et le grand port de la Méditerranée.

Ah ! Messieurs, si nous avons tant soit peu, en France, le sens de la réclame, si nous avons l'habitude qu'on a dans certaines organisations de propagande de l'étranger, quel beau tapage nous aurions fait autour de ces ingénieurs qui, pendant que nos soldats résistaient sur la frontière à la ruée

de l'ennemi, foraient un trou à travers la montagne, construisaient le tunnel le plus large qui existe dans le monde et préparaient à la navigation française de demain de si merveilleux horizons ! (*Vifs applaudissements.*)

Ce qui nous forcera d'ailleurs à nous occuper passionnément après la guerre de ces problèmes de navigation intérieure, c'est la multiplicité des questions qui vont se poser et que nous ne pourrons résoudre que par ce moyen. Il faudra fournir la houille à bas prix à nos usines de Lorraine, pour pouvoir nous-mêmes transformer notre minerai en fonte et en acier. Il faudra, si nous voulons rendre à la Belgique non pas seulement cette indépendance politique qu'on lui promet dans certaines conférences tenues à l'Orient de l'Europe, mais la vraie, la seule indépendance qui compte : l'indépendance économique, il faudra que nous assurions au port d'Anvers, qui était en train de devenir un port allemand, un *hinterland*. Nous pourrons le lui trouver, cet *hinterland*, en France et chez vous, et dans l'Italie du Nord. Si, par le fret à bon marché, nous pouvons amener des marchandises à Anvers. C'est uniquement en résolvant des questions de navigation ; c'est en améliorant la navigation de l'Escaut et celle de la Moselle que nous arriverons à rendre à Anvers le prestige légitime qui lui était acquis dans le monde.

Enfin, il faudra partout décongestionner nos voies ferrées. Aucun de nous, je le répète, n'a l'intention d'opposer le bateau au rail, comme on a voulu opposer le rail au bateau. Mais nous avons fait l'expérience, pendant cette crise, que le rail ne suffit plus. Il faut, à côté du rail, autre chose.

D'ailleurs, la solution de cette question sera infiniment plus facile qu'elle ne le paraissait jadis, et les objections des économistes attardés ne tiendront plus devant les faits nouveaux.

L'une des grosses objections qu'on pouvait faire aux voies d'eau et aux canaux artificiels avant la guerre, c'est que la voie d'eau coûtait cher à établir et qu'elle ne devenait payante, pour ainsi dire, qu'au bout de longues années, quand on avait amorti les frais de premier établissement.

Mais actuellement, il se trouve que par suite d'une découverte scientifique dont on mesure seulement maintenant la révolutionnaire importance, la voie d'eau est payante par elle-même. Elle est payante, non pas seulement par le fait qu'elle transporte des bateaux, des instruments de transport, mais par l'énergie qu'elle déplace et qu'elle permet de capter. Le chemin qui marche est aussi un chemin qui travaille. Et, chose étrange, chose qui peut paraître paradoxale, elle est d'autant plus payante qu'elle est ouverte dans un pays plus abrupt, dans un pays qui paraissait, d'après les idées anciennes, plus rebelle à toute espèce de navigation. Très souvent, des révolutions géographiques sont amenées ainsi par des révolutions de la technique. Nous avons eu l'exemple de nos mines lorraines, considérées comme des tas de cailloux sans valeur quand on ne savait pas extraire le phosphore du fer, et qui tout à coup sont classées parmi les plus riches du monde. Eh bien ! il se passe un phénomène du même genre en ce qui concerne les voies d'eau. La vieille géographie opposait pour ainsi dire le concept de la montagne au concept du canal. Il aurait fait beau, du temps que j'étais petit écolier, que j'eusse dessiné un canal à travers des montagnes. Mon maître m'aurait secoué d'importance ! Le canal était essentiellement un phénomène des pays de plaines ou de coteaux modérés.

Il va se produire, en ce qui concerne les canaux, exactement ce qui s'est produit vers la fin de la grande époque du rail. Le jour où les ingénieurs ont trouvé le moyen de creuser de longs tunnels (et vous êtes mieux placés que personne pour le savoir), la montagne, d'obstacle est devenue chemin. Demain, au pied des murailles où l'on entend, à l'heure actuelle, que le mugissement des flots en furie, on percevra le sifflet des remorqueurs. La houille blanche aura fait ce miracle, comme la perforatrice avait fait l'autre miracle, celui qui avait déjà transformé votre Suisse, de pays autrefois isolé, en véritable plaque tournante de l'Europe. (*Applaudissements.*)

III

Entrons maintenant, Mesdames et Messieurs, dans la partie capitale, à mon sens (capitale non pas seulement pour votre pays, mais capitale pour l'Europe même), de l'étude que nous avons entreprise ce soir. Demandons-nous quelle va être la position de la Suisse entre le système fluvial de l'Europe centrale et le système fluvial de l'Europe occidentale. Quelle va être non pas seulement la position de la Suisse, mais celle du réseau navigable suisse ?

Il peut paraître paradoxal de parler de réseau navigable suisse. Certains esprits légers penseront peut-être que le réseau navigable suisse doit aller rejoindre, dans le répertoire des opérettes, l'amiral de même nationalité. Je ne doute pas un instant, et je sais même de source certaine, que les premiers d'entre vous qui ont eu le courage de parler de la navigation suisse ont été traités non pas de fous, — on était trop poli pour cela, — mais d'utopistes et de rêveurs. Cependant, en 1826, dans un rapport présenté au Conseil d'Etat d'un canton tout voisin, par la Société des Sciences naturelles de Lausanne, on lisait déjà cette phrase singulièrement judiciaire : « Une navigation intérieure qui traverserait la Suisse en plusieurs directions paraît une conception chimérique aux yeux de toute personne qui en entend parler pour la première fois. Mais celles qui sont plus familiarisées avec l'état des eaux de la Suisse ne pensent pas de même. » Eh bien ! vous êtes, Mesdames et Messieurs, plus familiarisés avec l'état des eaux de la Suisse que les personnes qui n'iaient la possibilité d'une navigation suisse. Vous avez étudié, dans cette vaillante Association qui veut bien me faire l'honneur de me recevoir aujourd'hui, le passé fluvial de votre Pays ; vous savez que vos rivières ont porté bateaux et que ce privilège n'a pas été autrefois comme aujourd'hui presque exclusivement réservé à vos lacs. Vous savez aussi que les progrès techniques dont nous parlions tout à l'heure rendront votre

tâche plus avisée, puisque vous pourrez capter, utiliser et transporter à distance l'énergie accumulée dans vos torrents. La turbine paiera les frais de l'écluse. (*Applaudissements.*)

Vous allez donc avoir un réseau navigable. Je crois que ceci est un premier point dont nous ne pouvons plus douter. Nous savons que les efforts de vos diverses associations de navigation intérieure, et en particulier de l'Association pour la Navigation du Rhône au Rhin, seront couronnés de succès. Mais ce qui montre bien la place énorme que tiendra votre petit réseau navigable, — petit par le nombre des kilomètres, énorme par l'importance qu'il aura en réalité, — c'est qu'à peine né, il est déjà sollicité par des influences rivales.

Il se passe là encore pour votre réseau navigable ce qui s'est passé pour votre réseau ferré. La Suisse, pays de séparation entre les peuples, pays de montagnes, de rochers infranchissables, est devenue un pays de passages. Ses chemins de fer, ses grandes gares sont devenus, pour ainsi dire, des ganglions dans le système nerveux européen. Eh bien ! il va se passer un phénomène analogue en ce qui concerne vos voies d'eau, et une lutte pour la domination va se livrer sur votre territoire entre les systèmes rivaux.

N'est-il pas significatif qu'un même mois, le mois de Juin 1917, ait vu ces deux réunions : réunion à Bâle, le 9, de l'Association pour l'Amélioration du Haut-Rhin ; réunion à Lyon, le 16, de la Commission interdépartementale, la même qui vient de se réunir maintenant et à la dernière session de laquelle M. Balmer faisait tout à l'heure une si émouvante allusion ? (*Mouvement.*)

Déjà, vous le voyez, les 9 et 16 Juin 1917, deux conceptions s'opposaient l'une à l'autre. Les deux ennemis, pour ainsi dire, s'étaient déjà affrontés, et déjà l'on pensait au sphinx que sera la navigation suisse, la redoutable question : Marseille ? ou Rotterdam ?

Déjà, dans cette ville de Genève, un écrivain dont je ne rappellerai pas le nom ni la nationalité (car cette nationalité, je l'ignore), un écrivain vous proposait une solution toute

faite qu'il appelait d'un nom séduisant et menteur : le *Rhin libre*. Votre libre Helvétie aurait disparu dans des Etats-Unis du Rhin ; confondue avec la Terre d'Empire et le grand-duché de Bade, avec le Palatinat bavarois et la Prusse rhénane, avec la Belgique et les Pays-Bas. Une sorte de nouvelle Ligue du Rhin, soumise comme l'autre à une médiation impériale, et qui aurait simplement changé d'empereur ! Caricature de la liberté rhénane ! Je ne suis pas surpris que le clair génie de Genève ait vite fait de percer à jour toute cette fantasmagorie. Ce n'est pas, Mesdames et Messieurs, que nous soyons, nous Français, hostiles à la liberté du Rhin. Le Rhin libre, nous le voulons comme vous. Le libre Rhin, vous l'aurez, nous l'aurons le jour où sera revenu sur la terre, avec le règne du droit, le respect de ces traités, vieux de plus de cent ans, qu'on vous rappelait tout à l'heure et qui vous garantissaient, en guerre comme en paix, le libre accès à la mer du Nord. Le libre Rhin, vous l'aurez et nous l'aurons, permettez-moi de le dire, le jour où le vent fera flotter au-dessus du fleuve les couleurs de la liberté. Ce jour-là, pas avant, nous pourrions dire que le Rhin est libre. Ce jour-là, nous pourrions saluer le fleuve héroïque du beau vers que lui adressait Lamartine dans sa *Marseillaise de la Paix* :

Roule libre et splendide entre les nations.

(*Vifs applaudissements.*)

Mais si nous ne voulons pas de solution unilatérale, cette solution du Rhin libre a toutes nos sympathies. Nous ne voyons au Rhin libre aucune espèce d'inconvénient. Nous voyons au contraire, pour vous et l'Europe, de très gros avantages à ce que les communications fluviales soient établies entre Rotterdam et Bâle, et même, par vos voies intérieures, entre Rotterdam et Genève.

En effet, s'il est un trait frappant dans l'hypsométrie de la Suisse, c'est assurément l'existence, entre Koblenz et le Léman, en bordure du Jura, d'un couloir continu où l'altitude ne dépasse pour ainsi dire jamais 500 mètres (il n'y a

qu'un seul endroit, près de La Sarraz, qui atteint 510). Il est tout naturel qu'on songe à profiter de ce couloir pour en faire un fossé. Mais ce que vous et nous ne voulons pas, c'est que, sous prétexte de vous donner une menteuse liberté du Rhin, on procède chez vous à une opération que j'appellerai une opération de capture économique..

Heureusement, vous n'êtes pas acculés à cette unique solution. Si vous avez d'un côté cette route du Rhin qui vous ouvrira l'accès des mers septentrionales, vous avez aux portes de votre ville même une autre route, une route merveilleuse qui s'appelle le Rhône. De cluse en cluse, de bassin en bassin, d'étranglements en défilés, le fleuve sauvage qu'il s'agit de dompter vous mènera, non pas vers les mers brumeuses, mais vers la mer bleue où resplendit le soleil. C'est par cette route sacrée, d'ailleurs, que vous est venue, à l'aube de l'histoire, cette fleur bénie des pays au ciel clair qu'on appelle la civilisation. Par là sont montées les légions de César dont les traces sont restées si visibles sur les chemins du pays des Helvètes. C'est par là que dans nos contrées encore rudes sont arrivés, un beau jour, de pauvres émigrants syriens, porteurs de religions nouvelles, qui prêchaient un peu plus de justice et un peu plus d'humanité. C'est par là qu'en tous temps ont soufflé vers vous les influences méditerranéennes, pour ne s'arrêter qu'au pied de vos glaciers.

Il suffit de rendre à cette voie sa vie, de lui restituer le rôle qu'elle a joué dans l'histoire. Ce n'est pas un rêve, c'est un projet déjà ancien. Mais cette conception de la canalisation du Haut-Rhône et de l'établissement d'une voie droite de Genève à Marseille n'est cependant pas encore entrée dans l'histoire économique. Que faut-il faire pour la réaliser ?

Il suffit, c'est bien simple, que nos deux républiques se rappellent leur propre passé ; il suffit qu'elles exécutent ce traité de 1798 que l'on vous a déjà cité. Le 23 Fructidor, an VI, nos deux peuples ont pris un engagement qui n'a pas encore été tenu et par lequel ils convenaient que « pour donner à la navigation intérieure des deux républiques le

développement avantageux dont elle est susceptible, chacune d'elle fera respectivement sur son territoire les ouvrages d'art qui seront nécessaires pour l'établissement des canaux depuis le lac de Genève jusqu'au Rhin et depuis Genève jusqu'à la partie du Rhône qui est navigable ».

Relisez souvent ce vénérable chiffon de papier. Vous serez frappés de la hauteur de vues, de l'admirable équité qui présidaient aux délibérations de vos ancêtres et des nôtres. Il n'est pas dit dans ce papier : « Faisons le Rhône et fermons le Rhin », mais « faisons le Rhône et le Rhin, faisons le Rhône au Rhin et que leurs eaux fraternellement unies fassent voguer d'une mer à l'autre les pavillons des peuples libres. » Ainsi parlent les démocraties. (*Applaudissements.*)

Donc, les négociateurs de 1798 écartaient toute solution égoïste et exclusive. Mais comment se fait-il que ce traité de 1798, répété et même complété par l'Acte de Médiation de 1803, soit resté lettre morte ? Hélas ! contre les plus grandes forces qui puissent se développer dans l'histoire, c'est qu'une autre force agit, plus grande encore, chez nous du moins, et de mauvaises langues m'ont dit aussi chez vous, à savoir : la force d'inertie des corps constitués.

En 1909, au moment où un ministre français qui avait la vision de l'avenir, venait presque de dire, dans l'exposé des motifs d'un projet de loi, ce que je viens de vous dire ce soir, un de nos conseils techniques les plus vénérés accouchait de cette énormité : « La création d'une voie navigable aboutissant à Genève n'offre aucun intérêt pour la France, il n'y a aucun trafic international à prévoir dans la direction de Genève pour des voies navigables à ouvrir dans la vallée du Rhône, et, en conséquence, aucun travail à proposer pour atteindre ce résultat. »

On est d'abord stupéfait quand on lit des choses de ce genre. Cependant, comme ces énormités ont été écrites par des personnes très intelligentes et très cultivées, par des sommités scientifiques et techniques, il faut trouver une explication. Eh bien ! je crois pouvoir vous la donner,

l'explication. Calculateurs éprouvés, mathématiciens de premier ordre, les rédacteurs de cette réponse évaluaient le tonnage *actuel* entre Lyon et Genève : tant de tonnes de houille, tant de tonnes de céréales passent chaque année sur ce parcours, total : tant ; il n'y a pas là de quoi payer les frais du canal. Supposez un instant, Mesdames et Messieurs, que Ferdinand de Lesseps, lorsqu'il songea au canal de Suez, se soit posé le problème de la même façon : « Il passe par an, eût-il dit, de la Méditerranée à la mer Rouge, tant de caravanes ; une moyenne de tant de chameaux par caravane ; à 200 kilos par chameau, cela fait tant. Ne faisons pas le canal. » (*Hilarité.*) Je crois que ce qu'on oublie, dans ces avis de spécialistes, devant la technicité desquels je m'incline, ce sont les possibilités nouvelles créées par l'instrument nouveau, ce sont les caisses qui ne sont pas sur le dos des chameaux parce qu'elles pèsent trop lourd et que les chameaux ne pourraient pas les porter, ce sont les tonnes de produits et denrées trop pauvres pour se payer un voyage par chemin de fer. L'emploi de ce dernier mode de transport n'est pas à la portée de toutes les bourses. Si, par exemple, la bourse des soieries zuricoises ou lyonnaises peut se payer le voyage par chemin de fer, celle des cotons est déjà beaucoup plus plate ; et quant à celle de la houille, c'est une trop pauvre bourse, qui a besoin d'avoir à sa disposition un instrument de transport peu coûteux.

Aussi est-on revenu de cette conception bizarre. On a fait chez vous — en particulier sous la direction de ce grand technicien, mais un technicien à la vision claire, à l'œil qui sait regarder au loin, qui s'appelle M. Autran — d'admirables enquêtes économiques sur la question qui nous préoccupe. On les a commencées chez nous. A ces enquêtes, je ferai cependant un reproche : je les trouve encore trop timorées. Quand on nous dit, par exemple : le réseau du Rhône au Rhin donnera, dans les années qui suivront son exécution, un trafic d'environ 600,000 tonnes ; quand on nous dit que de Lyon à Genève son volume peut être évalué à 374,000 tonnes, on n'escompte pas assez largement l'avenir.

D'ailleurs, ces enquêtes ne pouvaient tout prévoir. Depuis qu'elles ont été faites, il s'est passé dans l'histoire ce tout petit événement qui s'appelle la guerre européenne, et qui a tout bouleversé.

Avant 1914, les deux tiers du trafic suisse venaient du Nord ; pendant la guerre, plus des deux tiers de ce trafic se sont faits par les ports français. Il s'est produit là un renversement des valeurs dont les conséquences se feront encore sentir après le rétablissement des conditions normales. Rien qu'en 1915, 305,000 tonnes de céréales vous sont arrivées par le seul port de Marseille. Que sera-ce quand il y aura entre Genève et Marseille, non plus comme à l'heure actuelle des chemins de fer surencombrés et où les trains fédéraux passent avec difficulté, mais des voies d'eau continues où les bateaux circuleront sans peine ?

Songez à l'avenir qui, à la lumière même de cette terrible guerre, se dessine pour les pays riverains du Rhône. Songez que les régions dans lesquelles, chez nous, la canalisation était la plus dense et la navigation le plus active, c'est-à-dire le Nord et, à côté du Nord, le pays voisin et ami, la Belgique, songez que ces régions vont se trouver presque immobilisées pour une période assez longue. Songez qu'il s'est produit pendant cette guerre un énorme déplacement d'hommes et de richesses vers le Sud-Est, une sorte de glissement vers le Rhône et la Méditerranée. Songez qu'autour de cette ville voisine et fraternellement unie à la vôtre, la ville de Lyon, il y a à l'heure actuelle une agglomération urbaine qui dépasse très certainement le million d'habitants ; que les usines qui y naissent et y sont déjà nées croissent et se développent de jour en jour ; que le Rhône de Lyon à Vienne est une rue d'usines ; qu'une vie industrielle dont l'intensité ne pouvait pas être soupçonnée avant la guerre se dessine autour de Marseille, et qu'à côté de Marseille une nouvelle ville industrielle surgit sur cette merveilleuse mer intérieure qui s'appelle l'Etang de Berre. Songez qu'au delà l'Espagne s'est prodigieusement enrichie, et qu'au Sud de la Méditerranée,

le Maroc, l'Afrique du Nord tout entière commencent seulement à révéler leurs richesses et à faire comprendre à la France combien ils lui sont utiles. Céréales, phosphates, minerais, fruits, viandes, laines, cotons même, que ne pourront-ils nous envoyer et aussi vous envoyer ? (*Mouvement et applaudissements.*)

Mais il y a encore autre chose : un grand fait de géographie internationale se prépare dont nous devons tenir compte dans l'évaluation, si modeste qu'elle apparaisse tout d'abord, du trafic rhodanien. Le percement de Panama va avoir cette conséquence de rendre à la Méditerranée le rôle qu'elle a eue dans le monde, depuis l'aube de la préhistoire, depuis le temps où les premiers navigateurs crétois écumaient les flots de l'Archipel, jusqu'au XV^{me} siècle, le rôle de grand axe du commerce mondial.

Il faudra donc que nous construisions le Rhône, soit par des corrections, soit par un canal latéral. Il faudra que nous le construisions pour qu'il puisse répondre au rôle qui lui est naturellement dévolu et auquel il n'a pas été appelé jusqu'à présent. Il faudra que nous lui donnions des annexes. C'est pourquoi l'on projette de faire, à Chalon, sur la Saône, un grand port intérieur qui deviendra probablement le rival des ports intérieurs allemands et qui sera comme une sorte d'arrière-port de la Méditerranée vers l'Europe centrale. Notre vieux canal du Rhône au Rhin, si mort aujourd'hui, victime, entre Montbéliard et Mulhouse, d'une politique qui n'a jamais voulu permettre de le corriger ; qui porte péniblement des chalands de 150 tonnes, ou plutôt qui n'en porte pas du tout, parce qu'on ne trouve plus guère de chalands de ce modèle ; ce vieux canal revivra et portera entre autres produits lourds les potasses de la Haute-Alsace.

Mais il y a plus encore, d'autres perspectives s'ouvrent à vous, car si passionnante qu'elle soit pour vous, la question du Haut-Rhône n'est qu'une pièce dans le grand échiquier où va se jouer la partie de demain. Le projet, presque en voie de réalisation, d'un canal de Roanne à Givors, amènerait les

charbons de la Loire, non pas seulement jusqu'au Rhône, mais grâce au canal du Haut-Rhône, jusqu'à vous. De même, par cette voie, c'est vers Genève, et au delà de Genève vers le Bouveret et, par conséquent, vers les autres parties de la Suisse que les importations américaines pourront venir après être entrées par Nantes-St-Nazaire. Si la question de la Loire navigable n'a reçu jusqu'à présent chez nous que des solutions imparfaites, c'est qu'on n'entrevoit pas comment on joindrait la Loire aux pays de l'Europe centrale. Il fallait constituer à Nantes et à la Loire un arrière-pays. Notez que, de Nantes vers l'Europe centrale, nous n'aurons pas seulement comme chemin le canal de la Loire à Givors, mais par le canal du Centre qui est capable d'un bon rendement, et par le canal du Rhône au Rhin élargi, ces mêmes marchandises arriveront à Bâle. C'est donc deux voies que vous aurez vers l'Océan pour vos relations directes avec les Etats-Unis.

Et peut-être réaliserez-vous aussi par surcroît dans votre Suisse méridionale, une autre jonction qui vous permettrait de rattacher votre réseau fluvial intérieur à cette grande ligne de Milan à l'Adriatique, à ce Pô navigable sur lequel les Italiens ont déjà commencé de très importants travaux.

CONCLUSION

Supputez maintenant les avantages énormes qui résulteraient pour la Suisse de cette nouvelle conception de notre politique de la circulation. Vous allez avoir (écartons pour ne pas compliquer les choses, les points extrêmes : Danube et Pô), vous allez avoir à votre disposition trois portes sur la mer : Rotterdam, St-Nazaire et Marseille, et peut-être, d'ici à Marseille, une flotte fluviale portant, tout le long du Rhône, le pavillon à la Croix fédérale. En tous temps, vous aurez la libre disposition de ces voies ; en tous temps vous serez assurés de ne pas vous trouver dans la situation angoissante où vous vous êtes trouvés pendant cette guerre. Vous pourrez

choisir entre vos voisins et, si l'un d'eux voulait vous faire des conditions iniques, vous retourner vers l'autre. Imaginez un instant combien votre situation aurait été changée et votre ravitaillement facilité, si ces travaux avaient été réalisés avant l'explosion de la crise européenne. (*Assentiment général.*)

Les denrées et matières vous arriveront d'autant plus facilement par ces voies nouvelles qu'elles ne proviennent pas, en réalité, des quatre grands voisins qui vous entourent, et qui d'ailleurs ne produisent pas en surabondance ni denrées agricoles, ni matières premières. Vos statistiques, si admirablement faites, sur ce point, sont menteuses. Elles portent au compte de vos voisins, et surtout au compte de l'un de vos voisins, des marchandises pour lesquelles ils n'ont joué que le rôle de transitaires, quand vous lisez dans ces statistiques le chiffre énorme que représente l'importation allemande des cotons et de la laine, vous savez bien que ni ces cotons, ni ces laines ne viennent en réalité d'Allemagne. Vous allez vous trouver maintenant en relations directes avec vos vrais fournisseurs d'Outre-mer. Peut-être de nos houillères du Centre et des houillères, que j'espère voir surgir très prochainement des environs mêmes de Lyon, peut-être pourrons-nous vous envoyer du charbon et vous aider à secouer certaines sujétions qui pèsent assez lourdement sur vous. Mais combien plus précieuse vous sera la possibilité d'aller chercher votre houille au delà des mers et, comme certains de vous y songent, jusqu'en Chine.

Mais ce n'est pas seulement vos importations qui seront rendues plus faciles par la liberté plus grande du trafic fluvial, ce sont aussi vos exportations. On n'y pense pas assez, en Suisse, parce que là aussi on raisonne un peu comme les techniciens et l'on prétend que les quatre voisins en question sont vos plus grands acheteurs. Qu'on étudie les statistiques de très près. On s'aperçoit que pour beaucoup de produits : soieries, cotonnades, lait condensé, chocolats et même pour les produits lourds comme vos machines, vous avez des marchés qui ne demandent qu'à s'ouvrir en Espagne, en Argentine,

en Russie, dans les Balkans, en Australie, en Asie et en Afrique. Mais ces marchés ne peuvent augmenter le volume de vos exportations, et en conséquence agrandir la production de vos divers articles, qu'à la condition que vous puissiez atteindre ces clientèles lointaines directement et sans entrave. Ajoutez que certaines matières abondantes chez vous, vos pierres et vos marbres, ne pouvaient être considérés comme susceptibles d'être exportés par le rail, et deviendront exportables par eau.

Voilà quelques-uns des avantages, tangibles je crois, que vous avez à attendre de l'ouverture des voies nouvelles, et en particulier de l'ouverture de cette voie plus spécialement intéressante pour vous, Genevois, le canal du Haut-Rhône.

Mais je connais trop l'âme genevoise, je sais trop combien chez vous les préoccupations idéales ne se séparent jamais des soucis pratiques pour croire que vous n'attachiez d'importance qu'à ces résultats matériels. Il y a des résultats plus précieux encore que vous apportera cette nouvelle politique fluviale : c'est l'indépendance économique désormais assurée, c'est la liberté de choisir vos fournisseurs, vos clientèles et vos amitiés ; c'est l'équilibre établi entre les diverses parties de votre Confédération et aussi entre les deux parties de l'Europe entre lesquelles, à certains moments, vous pouviez craindre d'être écrasés. (*Applaudissements.*)

Devant des résultats pareils, résultats matériels et résultats moraux dont vous sentez l'immensité, que valent, Mesdames et Messieurs, que pèsent les misérables objections qu'on a quelquefois osé présenter ici même contre le projet de canalisation du Haut-Rhône ? On a voulu vous faire peur, comme d'un épouvantail à moineaux, avec les 300 ou 325,000 chevaux que va débiter, si, comme je l'espère, il est fait, le barrage de Génissiat. A-t-on pensé, quand on vous montrait ce barrage, barrant, par une sorte de jeu de mots, la route à l'industrie suisse, a-t-on pensé aux millions de chevaux qui dorment dans tous les coins de terre de France, dans les montagnes d'Italie et dans la Suisse elle-même, et que la

baguette de l'ingénieur, aujourd'hui, demain, fera surgir un peu partout ? Que comptent 300,000 chevaux en présence des forces immenses que nous allons avoir à notre disposition après la conclusion de la paix ? On vient de vous le dire d'ailleurs : une bonne part de cette énergie va servir à l'éclairage et au trafic urbain d'une seule ville de France, de Paris. Ces chevaux sont employés d'avance.

Il faut repousser du pied les sottises. Mettons-nous au travail des deux côtés de la frontière, prenons la pioche en main, c'est ce que nous avons de plus pressé à faire. Poussons ces sondages, dont je suis heureux que le Gouvernement français ait pris maintenant l'initiative, et qui vont permettre de trancher la question entre Génissiat et Bellegarde-Malpertuis. Puisqu'en face de notre Gouvernement nous trouvons le Gouvernement suisse qui veut faire passer dans le domaine fédéral les questions de navigation, adressons-nous à nos deux gouvernements. Ressuscitons le vieux pacte de 1798 et répétons, si vous le voulez, le vœu si net qui a été émis dans la réunion de Lyon du Comité franco-suisse du Haut-Rhône, le 3 Mars dernier, et dont on me permettra de faire la conclusion même de cette causerie :

« Les Gouvernements français et suisse sont invités à conclure la Convention internationale nécessaire à la réalisation de la voie de navigation Lyon-Genève. » (*Très vifs applaudissements.*)