

RTP 1108 p

La
Position géographique
de la Suisse

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE POLITIQUE

PAR

HENRI HAUSER

CORRESPONDANT DE L'INSTITUT, PROFESSEUR A L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Extrait des *Annales de Géographie*, tome XXV, 1916
(N° 138 du 15 novembre 1916).



133 f. Explanans

Librairie Armand Colin

103, Boulevard Saint-Michel, Paris, 5^e



La
Position géographique
de la Suisse

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE POLITIQUE

PAR

HENRI HAUSER

CORRESPONDANT DE L'INSTITUT, PROFESSEUR A L'UNIVERSITÉ DE DIJON

Extrait des *Annales de Géographie*, tome XXV, 1916
(N° 138 du 15 novembre 1916).



Librairie Armand Colin

103, Boulevard Saint-Michel, Paris, 5^e

LA POSITION GÉOGRAPHIQUE DE LA SUISSE

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE POLITIQUE

Nous voudrions, en ces quelques pages, essayer de dégager les caractéristiques géographiques de la Suisse.

I

Du pacte de 1291 à la Confédération actuelle, la filiation est ininterrompue¹. Il y a eu, en août dernier, six cent vingt-cinq ans que « les hommes de la vallée d'Uri et l'université de la vallée de Schwytz et la communauté des hommes d'entremonts [*intramontanorum* = Unterwald] de la vallée inférieure, considérant la malice des temps », résolurent, « pour se mieux défendre et maintenir », de prendre l'engagement perpétuel de s'assister mutuellement de toutes leurs forces. Et ce n'est point par une fantaisie archéologique que la Confédération a célébré, l'an dernier, le sixième centenaire de la bataille de Morgarten, la première par laquelle les cantons primitifs se distinguèrent du monde au milieu duquel ils étaient engagés, prirent conscience d'eux-mêmes et de leur unité. Depuis 1315, au moins, il existe, au cœur de l'Europe centrale, une communauté originale qui ne périra pas, qui ira s'agrandissant et se caractérisant peu à peu. Les « ligues des hautes Allemagnes » se sépareront de plus en plus de cette masse informe qu'on appelle le Saint-Empire.

Ce n'est pas par hasard que ces « ligues » ont duré. Et l'idée de rechercher dans la géographie la cause profonde de cette permanence s'impose d'autant plus à notre esprit que toutes les autres explications nous apparaissent plus illusoire.

Nous n'avons pas besoin de rappeler que la Suisse est un vivant défi à toute théorie qui ferait reposer la nationalité sur l'unité de race, de langue, de religion, même de culture². Nous ne trouvons pas davantage en Suisse une dynastie qui aurait peu à peu étendu

1. Voir l'excellent mémoire de W. OECHSLI, *Die Benennungen der alten Eidgenossenschaft und ihrer Glieder* (*Jahrb. f. schweizer. Gesch.*, XLI, 1916, p. 51-230).

2. P. VIDAL-LABLACHE, *États et Nations de l'Europe, Autour de la France* (Paris, 1889), p. 45.

ses prises sur les diverses parties du pays ; ni même une région qui aurait fini par dominer les autres. Si ambitieuse qu'ait été la politique de « Messieurs de Berne », elle n'a pu obtenir ce résultat. Ajoutons que si, par ses origines et par la continuité de son développement, la Confédération est l'un des plus vénérables organismes politiques du monde, elle est, dans sa forme et ses limites actuelles, très jeune. Cet agrégat de vingt-deux républiques était, avant notre Révolution, un mélange de cantons confédérés et de cantons simplement alliés, de républiques et de pays sujets, d'oligarchies et de démocraties, de principautés laïques et ecclésiastiques. Même en 1815, la Suisse n'était pas achevée, puisque l'un des cantons était encore placé sous la souveraineté d'un prince étranger.

II

La Suisse ne peut être définie que par sa position. C'est par sa position surtout qu'elle s'est distinguée de la masse continentale qui l'enserrait.

La ligne éblouissante qu'on aperçoit des sommets du Jura ou du Schänzli de Berne, le « frais Hasli » où André Chénier se plaisait à contempler la beauté agreste des bergères et la pureté des mœurs pastorales, ces images s'imposent d'ordinaire à l'esprit et évoquent l'idée d'un pays de montagnes fermé aux influences du dehors. Cette idée sommaire est fautive comme toutes les idées sommaires. De même que le premier pacte des Waldstätten fut complété presque aussitôt par une alliance conclue avec Zurich, par le mélange fécond de ces deux éléments, *Stett und Lender*, — villes et cantons, — de même la Suisse n'existe que grâce à l'inclusion, entre le massif alpin et les chaînons du Jura, de la région médiane du Plateau.

Loin d'être un pays fermé, on serait tenté de dire qu'elle est un pays sans frontières¹. Au lieu de suivre les crêtes principales des Alpes, sa limite laisse à la France la haute vallée de Vallorcine, enlève à l'Italie les pentes sud-orientales du Simplon, coupe le lac Majeur et le lac de Lugano et descend vers la plaine lombarde jusqu'aux abords de Côme, englobant ainsi la vallée supérieure du Tessin. Si, du Splügen à cette pointe des Trois-Langues qui fait face à l'Ortler, on peut dire que, d'une façon générale, la frontière sépare l'Engadine de la Valteline, cependant le haut Val Bregaglia reste suisse, et suisse également, au Sud de la Bernina, le vertigineux entonnoir où se blottit le lac de Poschiavo.

1. Voir, dans l'*Atlas géographique de la Suisse* (Neuchâtel-Paris, Attinger fr., 1908), la feuille 1 : « Limites de la Suisse », par CH. JACOT-GUILLARMOU.

Vers l'Est, de la Haute-Engadine, on descend sans difficultés, par l'échelon de Finstermünz, en territoire autrichien, dans la Basse-Engadine. C'est seulement entre le Prätigau et le Vorarlberg que la limite est mieux marquée. Elle suit, en aval de Sargans, le cours du Rhin. Le Bodensee serait une frontière, si à l'endroit où la grande nappe se déverse dans le Lac Inférieur, la vieille ville impériale de Constance n'assurait à l'Allemagne une tête de pont menaçante vers la Suisse.

De Constance à Bâle, c'est, en gros, le Rhin qui sépare les deux pays; mais, ici, les têtes de pont sont à la Suisse. Même le canton de Schaffhouse est tout entier sur la rive droite¹, comme tout le Nord du canton de Bâle, presque enclavé en terre badoise. Klein-Basel, le faubourg Nord de Bâle, est sous le canon des forts d'Istein.

Et que dire de la frontière jurassienne? Non seulement le canton de Berne englobe cette boucle du Doubs allongée vers le Nord-Est qu'on appelle le clos de Saint-Ursanne, mais il s'étend encore sur le pays de Porrentruy, presque entouré par la Comté et l'Alsace. Nulle part la neutralité suisse n'est plus directement menacée. Aussi l'État-major fédéral a-t-il dû y accumuler les moyens de défense. Plus au Sud, la France, qui a touché jadis le lac à Versoix, garde le pays de Gex². Enfin, il n'est pas un touriste qui ne connaisse le capricieux dessin de la frontière franco-suisse autour du Léman, surtout autour de Genève. De Saint-Gingolph à Bellegarde, il faut trois fois déplacer les aiguilles de sa montre³.

III

Telles qu'elles sont (et en bien des endroits la délimitation est très récente), ces frontières ont inscrit dans leurs lignes tourmentées les fluctuations de l'histoire.

La Suisse est si peu un pays isolé, en dehors des grands courants de civilisation, qu'elle s'est trouvée de bonne heure sur le chemin des migrations. Le Plateau suisse fait partie de ce grand terrain de parcours, défini par M^r Vidal de la Blache, que les peuples ont foulé de la région du Danube à la Porte de Bourgogne⁴. Inutile de rappeler les faits qui prouvent l'antiquité du peuplement humain de la Suisse,

1. Sans parler de deux enclaves badoises en terre suisse.

2. Il n'y a pas cent ans que la France a partagé avec la Suisse la vallée des Dappes. Certaines habitations, construites antérieurement au partage, sont aujourd'hui traversées par la frontière.

3. On sait d'ailleurs que la frontière militaire et la frontière douanière ne coïncident ni entre elles ni avec la frontière politique. C'est là encore un legs du passé.

4. VIDAL DE LA BLACHE, *La France, Tableau géographique* (Paris, 1908), p. 29.

et toutes les civilisations qui s'y succédèrent jusqu'à celle du v^e siècle avant notre ère, à laquelle une localité suisse a précisément donné son nom, la période de la Tène. C'étaient sans doute les descendants directs des forgerons de la Tène que ces Helvètes qui vinrent se heurter aux légions de César.

L'occupation romaine traça ses voies, les jalonnant de *castella*, à la fois depuis Lyon et depuis Milan jusqu'au Rhin et au lac de Constance.

Puis l'Helvétie romaine devint le terrain de contact entre deux peuplades germaniques, l'une venant directement de Germanie, les Alamans, l'autre venant de l'Ouest, où elle s'était déjà établie et déjà partiellement romanisée, les Burgondes. Ainsi se pose pour la première fois cette antithèse entre l'élément germanique et l'élément roman, entre les influences occidentales et les influences centrales, qui donne son sens à l'histoire suisse.

D'abord, l'élément romano-burgonde semble devoir l'emporter. Le royaume de Bourgogne s'étend sur Bâle, sur l'Argovie, l'Oberland, le Valais, ne laissant au duché d'Alamanie que l'Helvétie orientale. Mais, au xiii^e siècle, des fiefs d'empire s'enracinent dans l'Oberland. Le duché de Souabe pénètre en Engadine et sur le Rhin Antérieur. Les Zähringen descendent jusqu'à Nyon. Au xiv^e siècle, du château suisse de Habsbourg sortent les maîtres de l'Autriche, qui dominent le centre de la plaine suisse. Jusqu'en 1804, le Frickthal (rive gauche du Rhin en amont de Bâle) restera possession autrichienne.

A l'Ouest, une autre maison féodale, celle de Savoie, s'étend non seulement sur les deux rives du Léman, mais sur celles du lac de Neuchâtel.

Habsbourg et Savoie, c'était de nouveau l'opposition entre l'influence centrale et l'influence occidentale, entre les Germains et les Welches, juste au moment où se formait le petit noyau des Waldstätten. Leur alliance avec Berne (1353), dont la position centrale est dès lors mise en valeur, prépare, dès le milieu du xiv^e siècle, la ligue des Huit cantons.

La puissance militaire qu'ils forment va se trouver engagée dans la politique occidentale. Il y eut un temps, de 1474 à 1515, où l'on put parler d'un *imperium helveticum*¹ : les montagnards de la Reuss et de l'Aar, aidés de leurs « alliés et confédérés », semblaient devoir réduire à une sorte de vasselage les populations agricoles et commerçantes des régions subalpines de la Saône et du Pô. C'est le temps des « guerres de Bourgogne » et des « guerres de Milan ».

1. CH. KOHLER, *Les Suisses dans les guerres d'Italie, 1506-1512* (Mém. Soc. d'Hist. et d'Archéol. Genève, XXIV, 1897).

L'échec du Téméraire dans sa tentative pour reconstituer à son profit une Bourgogne transjurane a laissé des traces durables : par l'ossuaire de Morat passe la limite, qui n'a guère varié depuis, entre les idiomes romans et les idiomes germaniques. Le reflux de la poussée bourguignonne amènera les Suisses, en 1513, jusqu'aux murs de Dijon. Par les traités de neutralité des deux Bourgognes, maintes fois renouvelés au cours du xvi^e siècle, les Cantons jouiront sur la Comté d'une sorte de protectorat.

Les guerres de Milan ouvrent aux bouviers des rudes vallées alpines le chemin de cette terre italienne qui exerce sur les peuples de l'Europe centrale une irrésistible attraction. Maîtres des hauts passages, les alliés des Sforza et de la Sainte-Église descendent dans la plaine, occupent les châteaux qui gardent, au pied des monts, le débouché des routes. L'*imperium helveticum*, c'est la mise en exploitation, par les montagnards pauvres et âpres, des terres ensoleillées où poussent la vigne, objet de tant de désirs, le châtaignier, l'olivier. Dès ce temps, Bellinzone est une citadelle des Confédérés, et voilà pourquoi le Tessin est devenu un canton suisse. La limite des Liges, au xvi^e siècle, tend à se déplacer vers le Sud. Berne, venant contre le duc de Savoie au secours de ses « combourgeois » de Genève, installe pendant quelque temps ses bailliages au Sud du Léman¹. A partir de cette date, la situation spéciale du Chablais et du Faucigny se précise. Elle est déjà partiellement définie dans le traité de 1564.

Plus à l'Est, au delà du Gothard, d'autres ligues montagnardes entrent en scène, les Liges grises du pays romanche. Plus ou moins alliées aux ligues suisses, elles aussi comparent leur misère à la richesse de leurs voisins du Midi. Entre l'Engadine et les hautes vallées du Rhin d'une part, et la Valteline de l'autre, s'établissent des rapports de suzerain à vassal. A la fin du xvi^e siècle, puis pendant presque toute la première moitié du xvii^e, cette question sera la question capitale de l'histoire européenne. Toute la politique extérieure de Henri IV et de Richelieu tourne autour de ce problème : les Grisons sauront-ils garder, pour le compte du roi Très chrétien, les passages orientaux des Alpes centrales, San Bernardino, Splügen, Maloja, Bernina ? Un souvenir de cette grande histoire (tel un fossile, seul témoin d'une mer disparue), c'est la vallée toujours suisse de Poschiavo².

1. FR. DE CRUE, *La délivrance de Genève et la conquête du duché de Savoie en 1536* (*Jahrb. f. schweizer. Gesch.*, XLI, 1916, p. 231 et suiv.).

2. Voir les travaux de ED. ROTT : *Henri IV, les Suisses et la Haute-Italie* (Paris, 1893), et son *Histoire de la représentation diplomatique de la France auprès des cantons suisses*, Berne et Paris, t. II, 1902, et suiv.

IV

Cette rapide analyse historique a peut-être permis de se mieux expliquer les irrégularités de la frontière suisse actuelle, irrégularités rendues encore plus grandes, surtout au Nord, par ce fait que les cantons ont souvent pris, telle quelle, la place de seigneuries ecclésiastiques — évêchés ou abbayes — aux contours très compliqués. Mais peut-être aussi ce rappel du passé a-t-il aidé à mettre en lumière le caractère essentiel de la Suisse : depuis l'aube de la préhistoire, elle est un pays de passages. C'est autour des routes — routes de la plaine et cols de la montagne — que s'ordonne l'histoire de la Confédération.

Si nous envisageons la Suisse de ce point de vue, deux caractères nous apparaissent comme essentiels : le caractère continental de la Suisse, son rôle comme nœud hydrographique.

1° Non seulement la Suisse est éloignée de toute mer, mais elle est séparée de toute mer par des masses continentales difficiles à franchir. Si l'expansion de l'*imperium helveticum* de la fin du xv^e et du début du xvi^e siècle a été une poussée vers la mer, cette poussée n'a pas réussi. La Suisse est condamnée à rester un État continental. Jusqu'à la découverte des salines de Rheinfelden, elle tirait son sel de Peccais, et ce fut l'une des raisons de l'alliance perpétuelle entre les Cantons et le roi de France. De même, dans la guerre actuelle, son blé lui arrive par Certe.

La Suisse est enserrée par des voisins, que l'histoire a réduits au nombre de quatre, et qui commandent toutes ses avenues vers la mer. Pour mesurer à quel point le petit État continental est dans la dépendance des puissances maritimes qui l'entourent, il suffit de faire l'analyse du commerce suisse. Les quatre voisins représentent à eux seuls 44,6 p. 100 de l'exportation et 67,4 p. 100 de l'importation. Inutile d'ajouter que la Suisse est encore dans leur dépendance pour tout ce qu'elle reçoit des autres États, et qui transite nécessairement par l'un des quatre¹. Cette dépendance est devenue de plus en plus étroite à mesure que la Suisse se transformait en un pays industriel, fabriquant des produits spécialisés et chers, condamné à développer son commerce extérieur. Ce commerce représente aujourd'hui le chiffre, relativement énorme, de 878 fr. par tête.

Dépendante de ses voisins, la Suisse est pour ses voisins un lien. Ce rôle de lien a été joué essentiellement par le Plateau, par le

1. H. TÖNDURY, *Wirtschaftliche Unabhängigkeit*, Zürich, 1915; — *Atlas graphique et statistique de la Suisse*, 1914, cartes 42-43 (voir XXIII^e-XXIV^e Bibliographie géographique 1913-1914, n° 585).

« moyen pays ». Le nom de Plateau convient assez mal à ce pays très découpé, très ondulé. Cependant, on ne peut oublier que, de Genève à Constance, on rencontre 300^{km} d'une région ouverte, d'altitude moyenne, favorable à la construction des routes, pourvue de quelques réseaux navigables.

Cette ligne Bodan-Léman, c'est l'ancienne ligne des migrations. C'est suivant cet axe que s'organise la vie économique¹. C'est la zone des champs cultivés; au contraire, la zone parallèle située immédiatement au Sud (d'Aigle-S^t Maurice à Rorschach-Sargans) est peu productive, et les terres agricoles du Midi suisse (Valais, Tessin méridional, haute vallée du Rhin Antérieur, Basse-Engadine et Münsterthal) ne forment que des taches discontinues. Le Plateau est aussi la zone de concentration du bétail bovin (plus de 50 au kmq), dont le monopole a été enlevé aux vallées d'entremonts. C'est la zone des industries: seuls les groupes du Jura, de Schwyz-Glaris-Sargans et du Sud-Tessin échappent à l'attraction du Plateau suisse. C'est la zone urbaine, la seule où l'on rencontre des agglomérations de plus de 50 000 habitants (Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne).

Le Plateau forme une zone peuplée d'un seul tenant et largement ouverte à ses deux bouts, tandis que les autres zones vivantes, le Valais, la zone romanche et la zone italienne, sont quelque peu isolées. C'est sur le Plateau que s'est débattu le procès entre Alamans et Burgondes et que se poursuit essentiellement la lutte entre Welches et Alémaniques. C'est là qu'il est intéressant d'étudier, autour de Fribourg par exemple, les oscillations de la limite des langues. C'est là, en somme, que se heurtent les influences de l'Europe centrale et de l'Europe occidentale.

2° La complexité hydrographique a permis à ces influences de se mélanger librement.

Au Sud de la ligne Bodan-Léman se dresse le massif alpin, plus important par ses hautes vallées et par ses cols que par ses sommets, par ses chemins que par ses obstacles.

Le mot de Michelet sur la Suisse: « le château d'eau de l'Europe », apparaît singulièrement vrai au voyageur qui, après la rude montée d'Andermatt, arrive au paysage sévère, usé, surbaissé de la Prosa. Les neiges, les flaqes indécises hésitent entre la mer du Nord et l'Adriatique. Vers l'Ouest, la Furka mène au glacier du Rhône. Vers l'Est, l'Inn descend à la mer Noire.

C'est un fait considérable que cette abondance et ce rapprochement des nœuds hydrographiques sur un espace restreint, que cette facilité relative de pénétration entre les bassins fluviaux. Ce resserrement de l'obstacle alpin au Nord de l'arc piémontais et des riches régions de

1. Sur tous ces faits, consulter l'*Atlas graphique et statistique de la Suisse*.

la Haute-Italie¹ ne pouvait manquer d'exercer sur les systèmes routiers une puissante attraction. La route romaine du Saint-Bernard tirait déjà parti de cette disposition. Les routes impériales du Septimer et du Splügen, routes de l'*iter romanum*, en firent autant. Mais c'est assez tard, au XIII^e siècle seulement, que se produit l'événement décisif : la découverte du Gothard, c'est-à-dire du seul passage (entre le Léman oriental et Coire) où il n'y ait qu'un seul col à franchir pour passer du versant brumeux et froid aux pays de la lumière.

Cette découverte coïncide avec la splendeur des villes lombardes. Aussi le succès de la route nouvelle ne tarde-t-il pas à s'affirmer, malgré les véritables luttes de tarifs engagées contre elle par les détenteurs de quelques routes rivales : l'évêque de Coire, maître du Septimer ; l'évêque de Sion, maître du Simplon.

Les maîtres du Gothard, ce sont les bouviers des Waldstätten. C'est à la découverte de cette route qu'ils doivent leur fortune. Ils en sont les péagers. Leur pays est le vestibule du Gothard, dont le rôle apparaît primordial dans la formation des cantons primitifs, de l'*Urschweiz*.

Le nom de « croisée des routes »², que l'on a parfois donné à cette Suisse primitive, c'est à la Suisse tout entière qu'il s'applique. Elle se définit essentiellement par le croisement du Plateau et des transversales alpines, de la route Danube—Porte de Bourgogne et de la route mer du Nord—Méditerranée³.

L'extension vers l'Ouest du bassin du Rhin, ou plutôt de l'Aar, et l'abaissement des obstacles entre l'Aar et le Rhône ont joué aussi un grand rôle. La Gruyère, par la Sarine et la Broye, s'approche du Léman. Pour le système de l'Orbe-Thièle, non seulement il est tout voisin du Léman (510^m seulement d'altitude à la Sarraz), mais la communication est facile à établir entre le Nozon et la Venoge. Elle l'a été, dès le XVII^e siècle, par le canal d'Entreroche.

V

Une valeur de position n'est pas quelque chose de stable et d'immuable. C'est un facteur qui évolue, c'est surtout un rapport entre d'autres facteurs, qui évoluent eux-mêmes.

Nous avons déjà indiqué qu'il y aurait lieu de faire une histoire des routes suisses. Elle ne pourrait s'écrire sans tenir compte des

1. JEAN BRUNHES, *La géographie humaine*, 2^e éd. (Paris, 1912), p. 235.

2. *Id.*, *ibid.*, p. 600.

3. FR. RATZEL, *Politische Geographie...*, 2^e Aufl. (München u. Berlin, 1903), p. 790 : « Une grande partie de la signification politique de la Suisse vient de son extension sur près d'un quart des Alpes et de la plaine alpine et du très important passage européen Sud-Nord, entre quatre grandes puissances. »

faits extérieurs à la Suisse. Le Splügen autrichien est fermé au xvii^e siècle par la construction du fort Fuentès. Cet arrêt profite au San Bernardino et au Gothard, où des travaux d'amélioration (Pont du Diable, galeries) ont été effectués par les cantons bénéficiaires, où le « trou d'Uri » sera percé en 1707. Au xviii^e siècle, l'Autriche favorise le Splügen, lien avec ses possessions lombardes. La prééminence française pendant l'ère révolutionnaire rendra leur valeur aux routes occidentales du Saint-Bernard et du Simplon.

Le rôle de la Suisse comme croisée des routes s'affirme avec l'avènement du rail. L'art de l'ingénieur ne permet pas seulement de maîtriser la distance, mais aussi de maîtriser l'altitude. Le rail et la locomotive engendrent immédiatement le tunnel, car l'inconvénient qu'il peut y avoir à franchir un obstacle montagneux n'est rien ou peu de chose à côté de l'avantage que présente le raccourcissement de la route. La Suisse va se trouver placée entre quelques-uns des districts les plus actifs et les plus progressifs de l'Europe : région lyonnaise, région rhénane, Allemagne moyenne, Haute-Italie. L'obstacle va devenir un lien.

C'est dans la plaine suisse — entre Zurich et Baden — que se construit la première voie ferrée helvétique, en 1844. Mais, dès lors, Bâle était le terminus des réseaux français et allemands ; ils vont exercer leur attraction sur le réseau intérieur suisse qui, de 1851 à 1860, se dessine suivant la directrice Genève-Constance. Le percement du Hauenstein, projeté dès 1845, est achevé en 1858. « Cette nouvelle ligne ouvrit la Suisse au trafic européen »¹ et vint croiser à Olten la ligne du Plateau, déjà reliée au réseau français du Jura. Prolongée vers Berne et Lucerne, la transversale Nord-Sud heurte l'obstacle des Alpes. La question va se poser, comme à l'époque romaine et comme au xiii^e siècle, du rôle de la Suisse intermédiaire entre les deux mers du Nord et du Midi.

Dès 1845, l'idée d'un Lucerne-Milan était dans l'air. Le Splügen avait été écarté parce que les centres nerveux de la vie allemande n'étaient plus, comme au temps des empereurs, Augsbourg et Nuremberg, mais Francfort et la région rhénane-westphalienne. Le réseau lucernois et le réseau tessinois s'attiraient l'un l'autre. Décidé à la conférence de Lucerne de 1853, le percement du Gothard est achevé en 1882. Ce percement a fait passer, dans l'économie suisse, les relations transversales N-S avant les relations diagonales E-W. En 1906, le Gothard absorbera à lui seul près des trois quarts du transit suisse. C'est surtout le Gothard, d'ailleurs, qui imprime à la Suisse son caractère de pays de passage : le transit ne représentait,

1. T. GEERING, chap. IX de *La Suisse* (publication du *Dictionnaire géographique de la Suisse*), Neuchâtel [1908]. — Voir aussi : *Atlas graphique et statistique de la Suisse*; — PIERRE CLERGET, *La Suisse au XX^e siècle*, 2^e éd., Paris, 1912.

en 1881, que 7 p. 100 du commerce extérieur de la Confédération. Ce chiffre est de 12 p. 100 en 1882, il monte à 17 p. 100 en 1884.

Cependant, dès 1884, le percement de l'Arlberg, quoique réalisé hors du territoire suisse, avait fait de la voie du Plateau une voie internationale France-Autriche. Avant même le percement du Gothard, le prolongement de la ligne du Valais jusqu'à Brigue annonce que l'on reviendra à la conception italo-française du Simplon. Le percement de celui-ci en 1906 enlève au Gothard la plus grande partie des relations franco-italiennes via Suisse, une partie des relations anglo-italiennes. La lutte entre la transversale et la diagonale se transformait ainsi en une lutte entre la Suisse occidentale et la Suisse centrale. L'achèvement du Simplon réagissait sur le réseau du Jura, déterminait l'ouverture du Weissenstein et posait la question des voies d'accès à la nouvelle route de Milan : Moutier-Granges, puis, en 1911-1913, Lötschberg. A son tour, la Suisse orientale réclame sa voie, soit la voie directe du Splügen, soit, par raccordement au Gothard, la Greina ou le San Bernardino.

En tout, en 1914, le réseau helvétique mesurait 5 000^{km}, ce qui donnait à ce pays de montagnes une densité inégalée en Europe, sauf par la Belgique. Certaines de ses gares, Olten, Lausanne, Zurich, étaient devenues des nœuds vitaux de la circulation. Malgré les lignes concurrentes qui s'établissaient autour d'elle, — ligne des Tauern vers Trieste, ligne de Berlin à Vintimille par la France, — la Suisse continuait à mériter son nom de plaque tournante des chemins de fer européens.

C'est à cette concentration de la circulation que ce pays sans combustibles, pauvre en matières premières, insuffisamment pourvu de denrées alimentaires, privé de tout accès à la mer, a dû son paradoxal développement industriel et commercial.

VI

L'évolution du système des communications, dont la lutte entre le système du Simplon et le système du Gothard est le plus récent aboutissement, est la traduction en une formule spéciale de l'opposition fondamentale qui est au fond de l'histoire suisse : l'opposition entre les influences venues de l'Europe centrale et de l'Europe du Nord, du Rhin et du Danube, et les influences occidentales, venues du Rhône, de la Saône et du Pô. Ce conflit d'influences rivales se fixe dans la limite des langues. Quoique cette limite n'ait pas très sensiblement varié depuis cinq ou six siècles, elle a cependant subi des fluctuations, même au XIX^e siècle, du moins autant qu'on peut tirer de sûres conclusions de recensements qui ne sont pas toujours comparables entre eux et qui tiennent compte des populations « campées »

comme des populations normalement établies. Il est incontestable que les idiomes welches ont gagné du terrain dans le canton de Fribourg, s'ils en ont perdu par l'immigration alémanique et allemande dans le Nord du canton de Neuchâtel. Ils en ont gagné dans la vallée du Rhône, où ils ont atteint Sierre après avoir complètement conquis Sion. La diffusion du français semble avoir été aidée, avant le rachat des chemins de fer, par l'existence du réseau Jura-Simplon, où prédominaient les éléments romands. Au contraire, la constitution des Chemins de fer fédéraux, en 1898-1900, favorisa l'allemand, qui avait déjà refoulé le romanche dans les vallées des Grisons. D'une façon générale, le mouvement centraliste, qui s'oppose depuis 1848 à l'excessif fédéralisme d'autrefois, a servi les intérêts de la langue de la majorité, de la langue parlée dans la capitale fédérale. L'allemand tend à devenir, malgré le principe constitutionnel de l'égalité des langues, la langue des fonctionnaires, du *Beamtentum*.

Le centralisme avait été, à l'origine, une réaction contre le *Sonderbund*, c'est-à-dire contre les tendances autonomistes des vieux cantons. Aujourd'hui, la situation s'est renversée. Les tendances centralistes, représentées surtout par le parti radical, dominant dans les cantons de langue allemande, et ce sont les Romands qui se montrent jaloux de leurs prérogatives cantonales. La guerre européenne, en amenant une concentration nécessaire des pouvoirs, en donnant à l'autorité fédérale et surtout à l'autorité militaire des attributions très étendues, peu en accord avec le fédéralisme démocratique, a travaillé pour la centralisation. Or, qui dit centralisation, en Suisse, à l'heure actuelle, dit influences alémaniques et, dans une certaine mesure, influences allemandes. La crise constitutionnelle dont souffre la Suisse a ainsi son explication dernière dans la position géographique du pays.

Avant de trouver son expression politique, cette crise avait trouvé, en 1909, son expression plus proprement géographique dans la convention du Gothard. En aliénant entre les mains de l'Allemagne et de l'Italie, alors inféodée à l'Allemagne, la liberté de ses tarifs ferroviaires, la Confédération avait fait du Gothard un couloir italo-allemand, ou plutôt un couloir allemand vers Gênes. Si le Gothard absorbait 74 p. 100 du transit suisse, l'Allemagne figurait à elle seule pour plus de 40 p. 100 dans le trafic du Gothard.

On comprend qu'une importante fraction du peuple suisse se soit émue de la signature de cette convention. Entre les deux influences qui se partageaient la Suisse, la convention a déterminé une rupture d'équilibre. Or, cette prédominance de l'élément germanique apparaît particulièrement dangereuse quand on songe à quelle date elle se produit dans l'histoire. L'Allemagne, à laquelle la Suisse centrale et orientale se trouve adossée, la culture allemande à laquelle le centra-

lisme alémanique peut demander des inspirations, ce n'est pas la vieille culture allemande, qui ne différerait pas sensiblement en Souabe de ce qu'elle était en Suisse; c'est la culture de l'Allemagne prussianisée et, qui plus est, de l'Allemagne pangermaniste. « De Skagen à Trieste, de Boulogne à Narva, de *Besançon à la mer Noire!* » Les Suisses alémaniques feront sagement de peser tous les mots de ce *credo* pangermaniste. Un écrivain peu suspect d'amour pour les petits États, pour les États « sans espace », Friedrich Ratzel, a pris soin de les avertir que le maintien de l'équilibre entre les divers éléments était pour la Confédération une nécessité vitale :

« La Suisse offre à ses citoyens tant d'avantages, qui proviennent de la nature et de la situation du pays ou de son développement historique particulier, qu'ils se tiennent solidement assemblés, malgré les différences ethniques et religieuses; les proportions du mélange sont d'ailleurs très heureuses. L'« idée politique » de la Suisse consiste uniquement à conserver ces avantages¹. »

VII

Entre les deux pôles de la vie helvétique — nous les appellerons grossièrement, si l'on veut, Bâle et Genève — comment rétablir l'équilibre des forces?

Ce qui a favorisé la prédominance des influences allemandes (nous voulons dire *reichsdeutsch*, bien entendu), c'est que le remarquable développement industriel de la Suisse a coïncidé avec l'ère d'expansion économique de l'Allemagne. Cette expansion s'est manifestée aux yeux par un phénomène démographique, une véritable invasion pacifique : en 1850, il n'y avait, en Suisse, que 12 Allemands sur 1 000 habitants; il y en a 22 en 1870 et, en 1900, malgré les naturalisations, 50. Avant la guerre, on comptait plus de 200 000 sujets de l'Empire dans la Confédération, et qui agissaient pour orienter vers l'Allemagne l'industrie, le commerce, la banque, l'intelligence suisses.

Économiquement, l'Allemagne dispose, pour son action sur la Suisse, d'un très puissant levier. La Suisse est devenue un État industriel sans posséder chez elle de combustible minéral². L'évolution s'est produite trop vite pour que l'on ait encore donné à l'utilisation des forces hydrauliques un développement capable de suppléer à cette insuffisance. La Suisse vient à peine d'aborder, notamment, le problème, capital pour elle, de l'électrification des voies ferrées de grande

1. FR. RATZEL, *OUVR. cité*, p. 200.

2. Ou à peine. Les quelques espérances nées depuis la guerre sont bien vagues.

communication. Elle s'est donc trouvée sous la dépendance du charbon westphalien : sur un total importé qui représente, en moyenne¹, 83 millions de francs par an, l'Allemagne figure pour 71 millions². A la pression du charbon allemand s'ajoute celle du fer allemand : 100,9 millions de francs sur une importation totale de 124. Si des causes naturelles expliquent cette domination des industries extractives et métallurgiques, c'est l'organisation des transports qui est responsable de la prépondérance allemande sur le marché suisse de la laine (52,7 millions sur un total de 73,2), du coton (30,3 sur 42), même des céréales (19,6 sur 23,1). Sur le total des importations suisses, l'Allemagne seule figure pour le tiers; aux exportations, sa part est de 22 p. 100. La pression exercée sur la Suisse par l'Empire allemand est donc incomparablement plus forte que celle qui vient de ses trois autres voisins. Et, parmi ces trois autres, il y a encore l'Autriche.

Ce qui pourra rétablir l'équilibre, et même modifier la valeur de position de la Suisse, c'est l'intervention d'un facteur nouveau : la voie navigable.

Il peut sembler plaisant de parler de voies navigables dans un pays de montagnes. Il y eut cependant un temps où l'on naviguait sur certaines rivières suisses : les bateaux utilisés pour la descente étaient brûlés au point d'arrivée (on remontait les marchandises à dos de cheval) et transportés au passage des chutes. Cette navigation rudimentaire disparaît avec l'amélioration des routes. Seule, la navigation lacustre se développe après le lancement du premier vapeur sur le Léman (1823). Mais les divers réseaux suisses restent isolés, sauf qu'une ligne relie le lac de Constance et Schaffhouse, et qu'une jonction existe entre les lacs jurassiens; encore a-t-on laissé obstruer, entre le plus méridional de ceux-ci et le Léman, le vieux canal d'Enteroche.

L'unification du réseau navigable suisse ne pouvait devenir intéressante que si ce réseau acquérait une valeur internationale. Comme pour les chemins de fer, c'est du dehors que se posa le problème. La constante reculée vers l'amont de la tête de la grande navigation rhénane finit par atteindre Bâle. En 1845, c'était l'arrivée du rail franco-allemand à Bâle qui avait forcé le réseau ferré suisse à devenir un élément du réseau international; de même, l'arrivée des chalands de Strasbourg à Bâle a fait sortir de son isolement le réseau navigable suisse.

Loin de diminuer la pression exercée sur la Suisse par l'Allemagne,

1. Moyennes quinquennales 1908-1912 données par l'*Atlas graphique et statistique de la Suisse*.

2. Les 11 millions au compte de la France doivent être en partie du transit, et représentent peut-être encore certaines quantités de charbon allemand.

cet événement ne faisait d'abord que la renforcer. Bâle devenait un port allemand, à l'extrémité de cette ligne d'eau dont Rotterdam, autre port allemand, est le point de sortie. De Bâle on pouvait remonter jusqu'à Rheinfelden. Si l'on parvenait à rendre accessible la section Rheinfelden-Schaffhouse, la navigation rhénane serait repoussée jusqu'à Constance. Tel est le sens des études de l'ingénieur Gelpke, et des essais qui furent tentés dès 1903. Ces essais se liaient au grand projet allemand d'une route austro-allemande vers la mer Noire. Qu'entre Bregenz et Ulm un canal reliât le Bodan au Danube, cette route était faite, et la Suisse se trouvait sur le passage d'une voie navigable internationale.

Dès à présent, le Rhin navigable sert les intérêts économiques de la Suisse centrale et orientale. La tonne de céréales ne coûte plus que 21 fr. 80 de Rotterdam à Berne, contre 25,10 de Gênes à Berne¹. Mais cette voie n'est et peut-être ne sera internationale qu'en apparence. Quoique les traités de 1815 aient nettement stipulé, et surtout en faveur de la Suisse, la neutralité perpétuelle de la navigation du Rhin², ce « chiffon de papier » n'a pas garanti à la Suisse, dans la guerre actuelle, le libre accès à la mer. D'autre part, s'il est vrai que la voie Bâle-Danube empruntera des eaux suisses, elle ne fera qu'effleurer le territoire fédéral; elle sera, pour ainsi dire, excentrique au pays lui-même. Ce n'est pas cette solution qui rendrait à la Suisse l'indépendance économique.

Au reste, ce n'est plus, à l'heure actuelle, l'unique solution allemande au problème de la mer Noire. Il s'agit essentiellement, pour l'Allemagne, de créer entre les parties constitutives de l'Europe centrale et l'Orient une voie qui mette le transport des marchandises lourdes à l'abri du canon anglais³. Mais la réouverture de la question d'Alsace ne permet plus d'établir cette route Rhin-Danube en utilisant le Rhin en amont de la Lauter. C'est pourquoi, au tracé Bâle-Danube s'est substitué le tracé Main-Danube⁴, véritable artère intérieure de l'Europe centrale.

Que deviendrait la Suisse dans ce nouveau système? Elle serait définitivement rejetée hors du réseau navigable de l'Europe centrale. Une pareille éventualité serait ruineuse pour elle; du moins verrait-elle s'arrêter la remarquable progression économique dont elle a été la bénéficiaire.

L'annonce de ce péril a donné une nouvelle vigueur aux partisans

1. PIERRE CLERGET, *ouv. cit.*, 2^e éd., p. 242 (d'après L. EINAUDI).

2. VALLOTTON, *La Suisse et le droit de libre navigation sur les fleuves internationaux*. Lausanne, 1914.

3. G. VON SCHANZ, *Die Verbindung des norddeutschen Wasserstrassennetzes mit der Donau (Die Weltwirtschaft*, janvier 1916).

4. Sans parler du projet, encore plus oriental, de la jonction Elbe-Danube et même Elbe-Oder.

d'une autre formule, la formule Rhône-au-Rhin¹. En profitant partiellement du projet Gelpke — en remontant le Rhin jusqu'à Koblenz — en utilisant ensuite le cours de l'Aar et les lacs qui s'y déversent, en ouvrant le canal d'Entreroche, c'est à Lausanne et à Genève que l'on repousserait la tête de la navigation du Rhin.

Ce projet rendrait à la Suisse romande, dans la Confédération, une part légitime d'influence. Envisagé isolément, il aurait encore ses inconvénients. Il ferait du Léman un magnifique port intérieur, mais un cul-de-sac, le terminus de Rotterdam. Il importe d'ouvrir ce cul-de-sac vers le Sud-Ouest. Aussi les auteurs du projet Rhône-au-Rhin se tournent-ils vers la France : ils lui demandent d'ajouter son effort à leur effort, de compléter le Rhône-au-Rhin par le Lyon-Léman. Les expériences faites pendant la guerre ont achevé d'éclairer nos voisins. Malgré les imperfections de la voie ferrée comme transporteuse de produits lourds, ce n'est pas par Rotterdam, c'est par Cette et Marseille que s'est fait le ravitaillement de la Suisse en céréales². Puisque sur le rail français ont pu circuler librement des trains suisses, des navires battant pavillon suisse pourraient non moins librement circuler sur le Rhône. Un « port suisse » pourrait, dans certaines conditions, s'installer sur la Méditerranée³.

Aux techniciens d'examiner à quel prix peut se faire le travail de correction Bellegarde-Génissiat. Aux yeux du géographe, le projet apparaît comme une des conceptions les plus hardies et les plus fécondes. A Bâle, arrière-port de Rotterdam, correspondrait Genève, arrière-port de Marseille, tous deux liés ensemble. Il serait excessif de dire que l'ouverture de cette voie aurait pour effet de changer l'orientation de la Suisse, de la retourner de la mer du Nord vers la Méditerranée. Du moins, entre les deux influences s'établirait un réel et durable équilibre. Équilibre encore plus complet si la Suisse arrivait aussi à se créer de nouvelles voies vers l'Atlantique.

1. *Rapports* (annuels) du Comité de direction du SYNDICAT SUISSE POUR L'ÉTUDE DE LA VOIE NAVIGABLE DU RHÔNE AU RHIN. Le rapport sur le 6^e exercice (1914) a paru à Genève en 1915, in-4. — ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHÔNE AU RHIN, *Rapport général de la commission d'enquête économique* (assemblée générale de Fribourg, 21 juin 1914). Lausanne, 1914, in-4. — COMITÉ FRANCO-SUISSE DU HAUT-RHÔNE, *Compte rendu de l'Assemblée constitutive de Satigny, 21 août 1913* (Genève, 1913, in-8) et *Bulletin*. — CONGRÈS NATIONAL POUR LA DÉFENSE ET LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE EXTÉRIEUR, Paris, juin 1912, *L'importance économique de la voie navigable internationale du Haut-Rhône*, par G. AUTRAN. Genève, 1912, in-8. — ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHÔNE AU RHIN, SECTION GÉNEVOISE, *Assemblée générale ordinaire du 8 déc. 1915*. Genève, janvier 1916, in-8. — D'autres projets, utilisant le Doubs, auraient pour objectif de faire de Nantes le port atlantique de la Suisse. Une meilleure organisation de nos voies ferrées transversales courrait au même but.

2. Et par Bordeaux, son ravitaillement en marchandises anglaises.

3. Depuis le percement du tunnel du Rove, on peut envisager la création de ce port sur l'étang de Berre.

Nous n'avons pas à rechercher ici tout ce que la France gagnerait à cette solution. Pour la Suisse, elle s'ouvrirait dans des conditions toutes nouvelles les marchés du Levant et de l'Extrême-Orient, même de l'Amérique. Elle acquerrait, pour son approvisionnement en denrées alimentaires et en matières premières, une sécurité qu'elle n'a jamais connue. Elle était déjà la plaque tournante de l'Europe; elle en deviendrait la gare d'eau.

En restant fidèle à son rôle géographique, en demeurant l'intermédiaire naturel entre l'Europe centrale et les pays du Midi et de l'Ouest, elle assurerait la continuité de son existence fédérale. Car la caractéristique géographique d'un groupement humain, c'est peut-être, en définitive, l'explication de la persistance de ce groupement à travers tous les événements qui auraient pu en amener la disparition; c'est peut-être aussi la condition de sa survie malgré toutes les influences qui peuvent agir pour le dissoudre.

HENRI HAUSER,

Correspondant de l'Institut,
Professeur à l'Université de Dijon.

Annales

de Géographie

Vingt-cinquième année

PUBLIÉS SOUS LA DIRECTION DE MM.

P. Vidal de la Blache
L. Gallois et Emm. de Margerie

Secrétaire de la Rédaction : Louis Raveneau

Les **Annales de Géographie** paraissent en janvier, mars, mai, juillet et novembre. Les abonnés reçoivent *gratuitement* la **Bibliographie géographique annuelle** qui paraît en septembre.

ABONNEMENT ANNUEL (de janvier)

France et Colonies 20 fr. | Union postale. 25 fr.

Chaque numéro, 4 fr. — *Bibliographie géographique annuelle*. 10 fr.

La XXIII^e-XXIV^e *Bibliographie géographique 1913-1914* est vendue exceptionnellement : 16 fr.

EN VENTE :

Les **Vingt-quatre Années** parues des *Annales de Géographie* (1891 à 1913 et 1914-1915) : 23 volumes in-8°, brochés. Chaque Année. 30 fr.

Exceptionnellement le prix la 1^{re} année a été porté à 50 fr. — La XXIII^e-XXIV^e Année (1914-1915), qui renferme la XXIII^e-XXIV^e *Bibliographie 1913-1914*, est vendue 36 fr. — Les 1^{re}, 6^e, 8^e et 12^e Années, dont il ne reste qu'un très petit nombre d'exemplaires, ne peuvent être vendues en dehors de la collection complète.

Les **Bibliographies géographiques** de 1893 à 1912 (sauf celle de 1896, *épuisée*). Chaque *Bibliographie*, un volume in-8°, broché. 10 fr.

La XXIII^e-XXIV^e *Bibliographie géographique 1913-1914* est vendue exceptionnellement : 16 fr.

Première Table décennale des « *Annales de Géographie* » (1891-1901). In-8°, broché 4 fr.

Deuxième Table décennale des « *Annales de Géographie* » (1902-1911). In-8°, broché. 5 fr.

Au mois de janvier 1917, les **Annales de Géographie** entrent dans leur vingt-cinquième année. Le succès de cette Revue a permis d'accroître le nombre de ses collaborateurs et la variété de ses articles.

Dirigées par des savants français, les *Annales de Géographie* offrent à leurs lecteurs des travaux originaux sur notre pays et consacrent, dans chaque fascicule, un article au moins à la France et à ses colonies. En outre, plusieurs des plus célèbres explorateurs leur donnent la primeur des observations scientifiques qu'ils ont recueillies. Les études que les *Annales* ont publiées sur la géologie, sur le climat et sur l'hydrographie, sur la flore et la faune, sur l'homme enfin, ont beaucoup contribué à

développer en France le goût de la géographie générale.

Mais si cette Revue réserve aux études françaises une part très large, elle s'honore aussi de compter parmi ses collaborateurs et correspondants des représentants autorisés de la science géographique dans les autres pays. Une *Bibliographie géographique annuelle*, à laquelle collaborent Français et étrangers, sous la direction de M. LOUIS RAVENEAU, assure aux *Annales de Géographie* un caractère international.

Chaque numéro des *Annales* contient une « chronique géographique », de nombreux croquis ou cartes dans le texte, ainsi que des planches, cartes en couleur et photographies hors texte.