

leur cours. Elle dépend surtout de leur direction, des chaînes de montagnes plus ou moins escarpées qui limitent leurs bassins, et des mers dans lesquelles ils se déchargent.

Cette disposition n'avait pas échappé au savant géographe de l'antiquité, à Strabon. Il dit en parlant de la Gaule : « La direction des fleuves y est tellement avantageuse, que l'on peut facilement transporter des marchandises d'une mer dans l'autre, sans parcourir une grande étendue de route par terre. Sous ce rapport il n'en est pas de mieux placé que le Rhône, qui arrose les plus belles et les plus fertiles contrées de la Gaule (*Strabo*, IV. 287). On peut naviguer sur une grande étendue de son cours avec de grands bateaux. Du Rhône on peut passer dans la Saône et dans le Doubs, de là les marchandises sont transportées par terre jusqu'à la Seine, qui les conduit vers les côtes de l'Angleterre. Ainsi, au moyen du Rhône, le commerce se ramifie dans toute la Gaule (IV. 289), et l'on ne peut, ajoutait-il, méconnaître les intentions de la providence dans les rapports de ces fleuves entr'eux et avec les contrées qu'ils traversent. »

Oui, on ne saurait douter de cette prédestination de notre fleuve, si on le considère rattaché par des canaux soit directement soit indirectement avec le Rhin. Lorsque celui-ci communiquera avec le Danube, le Rhône deviendra alors l'une des branches du grand trépied de la vie européenne. Si, abstraction faite de la circumnavigation de l'Afrique, nous examinons quelles sont les routes qui conduisent du centre de l'Europe en Orient et jusqu'en Asie, nous en reconnaitrons quatre, dont les fleuves sont une partie importante :

1° Par le Wolga, la mer Caspienne, le lac Aral, le fleuve Amu Daria ;

2° Par le Rhin, le Danube, la mer Noire, l'Euphrate ou la mer Rouge ;