ferrée jusqu'au Danube, soit de l'émancipation économique de tout le pays intermédiaire. Et si l'on veut bien se reporter aux développements consacrés à l'avenir de la navigation fluviale en Italie¹, on sera frappé des perspectives que des travaux, promptement exécutés, ici et là, réserveraient au commerce international.

De toutes façons, l'ouverture du tunnel du Simplon va déterminer le gouvernement français et la Compagnie P.-L.-M. à construire, dans la direction de ce tunnel, une voie d'accès rapide et desservant la ville de Genève. On ne discute plus que le tracé (par le Jura ou par Bellegarde). Du côté italien, entre Iselle, Domodossola et Milan, d'autres voies d'accès vont être créées ou rectifiées. Si, conformément aux indications de M. le général Bigotti, on les doublait, en quelque manière, par un sage aménagement des voies d'eau, les canaux, les fleuves et la mer constitueraient une ligne ininterrompue de communications économiques, des portes de la Suisse à celles du Balkan. Trois cents kilo-

1. Voir au chapitre III : *L'Adriatique et le commerce maritime de l'Italie*, p. 103 et suivantes.