Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 25 (1945)
Heft: 8

Buchbesprechung: Études bibliographiques
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

160 km./h.), et du type BB pour trains de marchandises et de messageries (2.400 cv., 110 km./h.); de 100 rames automotrices à 400 places destinées à la petite et à la moyenne banlieue, la grande banlieue devant être desservie par des trains remorqués par des locomotives du type BB.

En contrepartie 1.830 locomotives à vapeur seront libérées.

La Société nationale des chemins de fer français économise actuellement, grâce à ses lignes électrifiées, 1.200.000 tonnes de charbon par année. L'exécution de son programme décennal portera ce chiffre à 2.600.000 tonnes.

Ce n'est qu'en trente ans, à vues humaines, que les chemins de fer français pourront réaliser l'électrification intégrale de leur réseau. Comme l'indique la carte annexée, ils commencent par les lignes essentielles qui relient Paris au midi de la France, où se trouvent les sources d'énergie électrique, tandis que le Nord produit le charbon nécessaire à la traction vapeur.

Le programme d'électrification de la Société nationale des chemins de fer français présente un intérêt national. Il s'inscrit au tout premier rang des réalisations envisagées pour donner à la France son autonomie en matière de calories.

On ne saurait oublier que le réseau électrifié du midi a sauvé le ravitaillement de la France au moment de la plus grave pénurie de combustible et de locomotives, maintenant une liaison entre Paris et les ports méridionaux. Il n'a pas subi les mêmes dégâts et les mêmes prélèvements que le réseau vapeur, grâce au fait que les chemins de fer allemands, comme les chemins de fer suisses, utilisent du courant monophasé, les chemins de fer français du courant continu.

L'électrification de la Société nationale des chemins de fer français revêt une importance considérable pour notre pays, puisque l'une des principales voies d'échange franco-suisses, la ligne Paris-Marseille, avec ses embranchements sur Genève, est inscrite en tête du programme.

La position de Marseille comme port de ravitaillement de la Suisse ne saurait qu'y gagner de même que les échanges de notre pays avec la capitale française.

ÉTUDES BIBLIOGRAPHIQUES

Nous avisons nos lecteurs que nous ne sommes pas en mesure de leur procurer les livres mentionnés dans cette rubrique. Ils devront les demander à leur libraire habituel.

WILHELM RŒPKE. *LA CRISE DE NOTRE TEMPS.* Adaptation française de Hugues Faesi et Charles Reichard. — Neuchâtel, La Baconnière, 1945. In-8°, 328 pages, 9 fr. s.

La renommée mondiale de Wilhelm Rœpke, professeur à l'Institut des hautes études internationales de Genève, est assez solidement établie pour qu'il soit superflu de présenter à nos lecteurs le grand économiste.

« La crise de notre temps » a paru en langue allemande en 1942 et a fait l'objet de quatre éditions successives. Ce n'est pas le moindre mérite de son auteur d'avoir su s'affranchir des influences totalitaires qui triomphaient, à cette époque, de bien des esprits clairvoyants, d'avoir vu clair en un temps si profondément troublé, d'avoir posé un diagnostic et proposé des remèdes qui prennent leur inspiration ailleurs que dans les idéologies dominantes du moment.

M. Rœpke dégage dans une première partie, intitulée « inventaire et bilan », les causes du mal dont nous souffrons, et analyse dans la seconde partie de son livre, « action », les moyens propres à combattre ce mal.

Jugeant la situation présente, l'auteur déclare en style imagé :

« Tout dégage ce parfum légèrement frelaté du « haut goût » qui choque même une sensibilité robuste... « L'haleine chaude et inquiétante du foehn », que déjà Nietzsche avait sentie, a accompli son œuvre ».

La crise que nous traversons est l'aboutissement d'une évolution née à la Renaissance, dont les deux éléments caractéristiques sont la révolution politique, révolte contre l'oppression et le despotisme, et la révolution économique, qui donne naissance au prolétariat.

Le résultat en est une sorte de « grégarisme », la formation, à tous les degrés de l'échelle sociale, de masses amorphes, sans cohésion, sans personnalité. Ces masses se prêtent au commandement d'incapables — homo insipiens gregarius — qui ne conquièrent le pouvoir que grâce à leur don de manier les foules, d'en deviner et d'en diriger les réactions.

L'auteur considère comme des manifestations, parmi les plus caractéristiques, de ce grégarisme, la décadence de la famille, le dépeuplement des communes rurales.

Cette **crise de la démocratie**, dont le capitalisme porte la plus grande part de responsabilité, ne saurait aboutir qu'à un régime collectiviste qui, loin d'en être le remède, n'est que « l'ultime, la plus grave conséquence et le dernier des

maux que celle-ci (la crise de la démocratie) a provoqués dans la société des masses modernes ».

Passant aux remèdes qu'il juge de nature à conjurer cette crise, M. Rœpke cherche à éliminer à la fois les excès du libéralisme et les dangers du collectivisme. Il propose une solution intermédiaire : repoussant les interventions économiques « non conformes » de l'Etat (contrôle des changes, par exemple) il admet les interventions « conformes » (contrôle de la circulation monétaire, dévaluation) qui, sans paralyser le mécanisme des prix, cherchent à coordonner des intérêts divergents.

M. Rœpke est un libéral qui juge avec clairvoyance les écarts du libéralisme. Il préconise la décentralisation des industries, la libre concurrence, la lutte contre les monopoles, mais l'encouragement des petites et moyennes entreprises, la surveillance du marché, bref, une action ordonnatrice et bienfaisante de l'Etat.

Cette réforme sur le plan national doit être suivie d'une réforme sur le plan international, aboutissant à l'établissement d'une économie libérale et multilatérale. Cette partie de son programme fera l'objet des deux livres suivants de sa trilogie, « Civitas humana » et « L'organisation internationale », à paraître prochainement en français.

JACQUIER-BRUÈRE. *DEMAIN LA PAIX, Esquisse d'un ordre international.* — Paris, Plon, 1945. In-16, VI, 178 pages, 54 fr. fr.

« Demain la paix », comme le livre qui l'a précédé en librairie : « Refaire la France », a été écrit sous l'occupation allemande entre septembre 1941 et septembre 1945. Ces deux ouvrages ont été pensés, construits, articulés ensemble.

Le premier étudie la renaissance française du point de vue national, le second du point de vue international, mais les deux forment un tout indissoluble, tant il est vrai qu'aujourd'hui aucun programme de rénovation ne peut se concevoir dans le cadre étroit de la nation.

Quel peut être le cadre dans lequel s'édifiera une paix solide et durable?

L'auteur s'attache à démontrer que la souveraineté nationale est un dogme périmé, ce qui ne signifie nullement que les nations doivent disparaître avec ce dogme :

La famille n'a pas été supprimée lorsqu'est née la cité, ni la cité lorsqu'est née la nation.

La Société des nations fut une expérience manquée, mais utile, en ce qu'elle « a, malgré sa faillite, prouvé qu'au-dessus des nations, il existait bien une société universelle des hommes. »

Les continents ne peuvent servir de fondement à la paix future car aucun d'eux « ne constitue du point de vue physique une unité profonde ».

Ni les empires, ni une fédération des démocraties, ni les communautés linguistiques, ni les races, les religions, les espaces économiques ne peuvent « suffire à cimenter une union profonde et durable entre les nations ». Un retour aux alliances constitue un anachronisme : « la sagesse d'hier c'est-à- dire l'erreur d'aujourd'hui ».

Constatant que les mers, loin de séparer les continents les relient, l'auteur pose la question :

Ces communautés internationales, que réclame notre temps, ne serait-ce pas autour des mers qu'on pourrait les dessiner avec les plus grandes chances de succès? Bref, cet ordre du XXe siècle que l'humanité recherche dans l'angoisse, ne serait-il pas l'ordre des Océans?

Il y répond par l'affirmative :

Quelques bassins maritimes, quelques grands fleuves internationaux, groupant autour d'eux un certain nombre de nations : telle est, semble-t-il, l'image du monde la plus conforme tant à l'unité nouvelle du globe qu'à la variété encore essentielle des peuples.

Passant en revue les différents pays, l'auteur déclare :

La Suisse, qui est un modèle d'associations entre pays de races, de langues et de religions différentes, joue un rôle essentiel dans la communauté du Rhin ; elle peut même siéger dans la communauté Atlantique.

Ayant ainsi tracé le cadre dans lequel il voudrait voir s'organiser l'ordre international à venir, M. Jacquier-Bruère examine dans ce cadre les problèmes essentiels de l'heure : commerce international, monnaies internationales, matières premières, crises et chômage, prolétariat et problème social, sécurité :

Faisons donc sonner nos malheurs, cette réalité suprême, contre une nouvelle pierre de touche : le cadre maritime du monde.

Tous ces problèmes, dans l'esprit de l'auteur, trouvent leur solution naturelle dans l'ordre qu'il a tracé, à l'intérieur de chaque communauté maritime.

Voici le tableau que trace l'auteur de cet « ordre des Océans » :

Les communautés maritimes les plus importantes et les plus évoluées sont désormais orientées par une autorité centrale. Elles disposent d'une banque, qui joue vis-à-vis des banques d'Etat le rôle d'une banque centrale. Elles ont un droit de regard sur la navigation maritime et aérienne. Elles surveillent les marchés de certaines matières premières. Elles ajustent les droits de douane, développent les relations commerciales de leur empire maritime. Grâce à tous ces éléments elles peuvent s'attaquer aux problèmes de main-d'œuvre et tenter de les résoudre ; l'ensemble des problèmes sociaux n'est plus en dehors de leurs prises. Elles sont capables de gouverner les points de passage obligés qui les font communiquer avec les autres mers. Elles peuvent recevoir la concession de certains grands ports francs de leur océan. Elles y abritent en cas de danger leur flotte de guerre : elles y groupent certaines forces terrestres et aériennes. Elles peuvent ainsi assurer au premier degré l'ordre et la paix.

Nous souhaitons avec lui en voir la réalisation prochaine.