

754

DU MÊME AUTEUR

Le Balkan Slave et la Crise autrichienne, 1 vol.
in-16..... 3 fr. 50

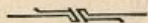


CHARLES LOISEAU

УНИВ. БИБЛИОТЕ
И. Бр. 23727

L'Équilibre adriatique

(L'ITALIE & LA QUESTION D'ORIENT)



PARIS

LIBRAIRIE ACADEMIQUE DIDIER

PERRIN ET C^{ie}, LIBRAIRES-ÉDITEURS

35, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 35

1901

Tous droits réservés

Perrin

INTRODUCTION

On a donné du « rapprochement » — c'est le terme consacré — entre la France et l'Italie, des motifs tels que, même après les fêtes de Toulon, subsiste je ne sais quelle impression d'œuvre fragile et inachevée. On a dit d'abord — et surtout — qu'il en fallait chercher l'origine dans les charges financières inhérentes au système d'alliances de nos voisins ; dans la perspective des remaniements de tarifs que réclament à grand bruit les viticulteurs austro-hongrois et les agrariens allemands. De son côté, le gouvernement français aurait fait entrevoir à celui de Rome la possibilité d'élargir les horizons de la paix commerciale qu'ils ont conclue en 1899. La diplomatie, enfin, aurait eu l'art d'insinuer,

dans cette trame un peu terne, les fils d'or des souvenirs de Magenta et de Solférino ; si bien que, fondé sur certaines nécessités et certaines promesses d'ordre économique, le « rapprochement » ne laisserait pas d'être aussi le fruit d'un heureux appel aux sentiments et à l'histoire.

S'il ne s'agit que d'apporter, modestement, un tribut d'éloges à l'action diplomatique, nous sommes d'accord avec ceux qui en ont fait ressortir la persévérance et l'habileté. Son œuvre est d'autant plus méritoire — je parle pour la France — qu'il n'est pas toujours facile de pallier les incartades d'une certaine presse, dont la fonction serait de traduire la pensée du Gouvernement, et qui en trahit plutôt la désinvolture. On a pu lire, par exemple, à la veille des fêtes de Toulon, sous la signature d'un ancien directeur du *Journal de Rome*, une série d'articles désobligeants pour la dynastie et la nation italiennes, dans un organe parisien si dévoué à

M. le Président du Conseil qu'il ne pouvait se défendre, à ce moment même, d'exalter en lui le plus consommé des hommes d'État.

Mais qu'une sorte de lassitude, sinon même de défaillance économique, soit l'origine des nouvelles dispositions du peuple italien à notre endroit, nous n'y saurions souscrire. Nous pensons que c'est un tort de le croire et un plus grand de le propager. Cette prétendue défaillance, d'abord, a été trop longtemps et trop sentencieusement prédite, de ce côté-ci des Alpes, pour qu'un observateur prudent soit tenté d'y croire. Il est rare que l'événement donne à ce point raison à ceux qui se dispensent de suivre la marche de certains phénomènes, sous prétexte que le terme leur en est connu d'avance. Or, convenons-en, si beaucoup de gens se sont mêlés de prophétiser que l'Italie se laisserait du train de grande puissance, très peu ont cherché à se rendre compte des progrès qui la devaient mettre en état de le soutenir. Ces

progrès ont aujourd'hui pour témoins et garants le monde industriel. Le pays est contraint, sans doute, comme tous les autres — plus que les autres, si l'on veut, — d'être extrêmement attentif à ses intérêts économiques. Mais c'est retarder de vingt ans que d'imaginer je ne sais quelle *Italia pœnitens* n'attendant que de la France le relèvement de ses affaires et la mise en équilibre de son budget. Les Italiens nous en demandent moins, et nous serions incapables de leur en offrir autant.

Comme toute exagération, sur un certain point, emporte un retrécissement de la vue de l'esprit sur un autre, il est arrivé que, dans l'exposé des motifs du « rapprochement » franco-italien, on n'a guère oublié que la raison proprement *politique*. Et l'on s'est gouverné dans les discours officiels, comme dans la presse qui les connaît d'avance, de façon à faire croire ou que cette raison n'existe pas, ou qu'il est extrêmement dangereux d'en parler. La curiosité

publique n'est pas allée plus loin : je voudrais être sûr que les intérêts du « rapprochement » trouvent leur compte à cette discrétion.



Nous avons, nous autres Latins, le commun défaut de consacrer — je suis tenté d'écrire : de perdre — beaucoup de temps à la politique intérieure et de nous imaginer que l'étude de l'extérieure constitue une sorte de luxe ou d'occupation réservée à quelques professionnels. Cette apathie, dont rougiraient les Allemands et les Anglo-Saxons, est, du reste, vivement encouragée par ceux qui ont charge de nos intérêts hors frontières. En France, la plupart des ministres des Affaires étrangères donnent volontiers à entendre que la diplomatie est comme l'arbre de la Science du Bien et du Mal : il n'est pas expédient que les profanes se permettent d'y toucher. Et les profanes se le tiennent pour dit, surtout quand ils sont députés, surtout quand

leurs opinions de tribune en font les ennemis officiels de toutes les superstitions. Pour beaucoup de nos « honorables », dont la critique s'exerce majestueusement aux dépens de tout, et qui se flattent de représenter le plein épanouissement de la « pensée humaine », le Quai d'Orsay reste une sorte de lamaserie, où l'on brûle, sur des trépieds laissés par M. de Talleyrand, des compositions secrètes dont la fumée se dégage en « formules de politique extérieure ».

Ne croyez pas que l'état de démocratie ait, sous ce rapport, changé nos mœurs. Au contraire, plus les intérêts dont nos députés prennent charge sont abondants, minuscules et dispersés, moins le Parlement est capable de prendre goût aux questions internationales. Et plus le contrôle parlementaire s'exerce, de façon méticuleuse et même taquine, aux dépens des ministres qui détiennent les portefeuilles « du dedans » — plus le détenteur du portefeuille « du dehors », qu'on ménage, devient infail-

libre et indispensable à ses yeux. On s'étonne quelquefois de la tournure mesquine que prennent à la Chambre française certains débats, dont le sujet promet une belle carrière à la discussion technique, et qui s'aplatissent en déclarations quelconques, suivies d'applaudissements de même portée. — On oublie qu'avant même que ces débats soient ouverts, pendant ce quart de minute où la cuiller explore le verre d'eau sucrée oratoire, un dialogue psychologique s'engage, qui en préjuge l'issue.

Il est à la tribune, le ministre, instruit peut-être de son sujet, à coup sûr des lois du milieu. Et comment ne hausserait-il pas sa mesure, par le seul fonctionnement du sens de la comparaison? — « Je suis fils de mes œuvres, et de quelles œuvres ! Je domine la « Carrière », et elle obéit à mes instructions chiffrées. Je dîne, ce soir, à côté d'une ambassadrice ; et je parle à des collègues dont la plupart ne savent même pas la géographie ! » — Et une façon de chœur

à bouches fermées, une rumeur perceptible à l'ouïe d'un vieux parlementaire, monte des banquettes qui lui font face, le frôle de ses ondes et l'enhardit : « Il est fils de ses œuvres — et nous ne les connaissons pas toutes. Il possède la clef du coffret des alliances. Les ambassadeurs n'ont pour lui que les secrets qu'il ne peut pas leur dérober. Et nous ne savons même pas — c'est vrai — la géographie ! »

C'est surtout, cependant, par les débats parlementaires que l'immense majorité des Français pourraient se faire une idée de nos intérêts et de nos relations à l'extérieur. La presse périodique, à l'exception de quelques *Revue*s, qui s'adressent à une élite, ne se propose pas une œuvre de vulgarisation. Elle ne s'inspire que de l'« actualité » — et l'actualité, en la matière, c'est, au fond, ce que laisse filtrer le Gouvernement. Il en résulte que, dans un pays de souveraineté populaire et d'« opinion », dès qu'ils'agit de politique étrangère, le souverain n'exerce plus

aucun des droits, l'opinion aucun des devoirs de contrôle que les principes de 89 proclament inaliénables. Paraissent-ils s'éveiller, d'aventure; un député demande-t-il en leur nom quelques éclaircissements? Le ministre est étonné de cette sollicitude, la trouve superflue, puisqu'il répond de tout, et s'informe si l'orateur est bien sûr qu'il y ait lieu à débat? Il supplie, quelquefois il a l'air d'exiger que de gros doigts ne se promènent pas sur la trame, dont, avec un art inexprimable, il a disposé tous les fils. Et la Chambre se rendort, le public se rendort: il ne s'agit, après tout, que d'orientation de l'alliance franco-russe, d'évolution de la politique italienne, ou de l'influence de *ceci* sur *cela*. Le lendemain, on entend claquer les pupitres; dans la même enceinte, bruissent les ailes du coq gaulois; tout annonce un beau corps-à-corps de passions et même de principes... C'est un instituteur qu'on a révoqué.

Des Italiens — je les veux croire obligeants —

m'ont assuré que, dans leur pays, le goût de la politique extérieure n'était pas développé au point d'engendrer des mœurs bien différentes, et que, sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, nous étions bien, nous étions même trop parents. Ce n'est pas tout à fait l'impression que j'ai recueillie en étudiant, dans les documents de l'époque, l'histoire de l'adhésion de l'Italie au système de la Triple alliance. Le bel ouvrage de M. le sénateur Chiala¹ suffirait à montrer la place, je ne dis pas seulement des considérations, mais des théorèmes proprement *politiques*, dans la campagne de presse et de tribune qui s'est poursuivie pendant tout le cours de 1881, et que nous avons crue à tort alimentée par le seul dépit. — Mais, fût-il encore vrai que Français et Italiens se désintéressent au même degré de ce qui se passe au-delà de leurs frontières, n'est-ce point une raison, tout justement, de montrer que cette quiétude emporte un état

1. *Pagine di Storia contemporanea.*

de commune infériorité, et peut devenir la source de communs périls ?



Dans la mesure — toujours infiniment modeste — où un livre peut constituer un appel à l'opinion, l'objet de celui-ci est précisément de placer sous les yeux du public, tant français qu'italien, les données d'un problème qui se pose dans les mêmes termes, qui paraît avoir même portée pour l'un et l'autre. Nous sommes convaincu que, sur le flanc du monde latin, dans la direction de l'Orient, mûrissent des événements dont la seule préparation modifie déjà l'aspect des rapports de l'Italie avec l'Europe centrale, et dont l'échéance mettrait la France et l'Italie dans la nécessité d'aviser d'accord. Du côté de l'Occident, on peut considérer que les intérêts communs à toute la latinité trouvent une expression suffisante dans l'état de bon voisinage. Mais, dès le seuil de l'Orient, il

semble que ces intérêts exigent quelque chose de plus : une politique unie, sinon toujours concertée, à tout le moins une sorte de disposition à surveiller et réfréner, s'il se peut, les ambitions aujourd'hui bien connues de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie. C'est dans l'Adriatique, c'est sur le canal d'Otrante, c'est dans la mer Égée, boulevards ou approches du bassin de la Méditerranée orientale, qu'il faut chercher le principe d'un renouveau de *fratellanza latina*; — car la fraternité, entre peuples, si elle se fonde sur certaines affinités naturelles, si elle s'entretient, à notre époque utilitaire, par un échange de services économiques, ne peut être vraiment vivifiée que par la manifestation d'une *loi* — que la politique, à bon droit, fait sienne et proclame.

Tel est le sujet qui m'a tenté. Ceux-là même qui trouveront la démonstration insuffisante me sauront peut-être gré de leur avoir fourni des matériaux, et, par conséquent, une base de dis-

cussion. Les hommes de culture acceptent difficilement les opinions toutes faites; mais du moins prétendent-ils fonder la leur sur d'autres données que les documents officiels ou les révélations inspirées de la presse quotidienne.



J'ai eu un instant la pensée d'ajouter à cette courte introduction l'histoire de ce livre — car il en a une. Il fait suite à un autre ouvrage : *Le Balkan slave et la crise autrichienne*, paru en 1898, destiné déjà à faire ressortir le cheminement de l'Autriche-Hongrie, avant-garde de l'Allemagne, vers le bassin oriental de la Méditerranée. L'Autriche a toujours eu des difficultés extrêmes à s'entendre avec les gens qui se permettent de penser, surtout quand c'est à ses affaires qu'ils pensent. Elle fit condamner le livre par son Inquisition régulière; elle ferma son territoire à l'auteur. Vers le même temps, cependant, — nous étions alors dans la folle

ferveur de l'affaire Dreyfus, — certains publicistes autrichiens ne se gênaient point pour donner vertement leur opinion sur les choses de France, et l'un d'eux, M. Frischauer, docteur en quelque chose, correspondant parisien de la *Neue Freie Presse*, se vit prier par le ministre de l'Intérieur d'alors, M. Charles Dupuy, de repasser la frontière. Ces deux mesures « de rigueur » furent prises, la même semaine, en février 1899, à Paris et à Zara. On put croire un instant que les deux gouvernements, également soucieux de la liberté de la littérature, ferraillaient ou allaient ferrailler. L'événement a prouvé que leurs fleurets ne sont pas de même longueur. Neuf mois après, des influences que je me borne, pour le moment, à appeler « parisiennes », obtenaient du nouveau président du Conseil, M. Waldeck-Rousseau, la réouverture *inconditionnelle* du territoire français au sujet étranger. Quant au Français en faveur duquel les seuls intérêts de la dignité gouvernemen-

tale, le seul souci d'une bonne tenue diplomatique eussent dû faire stipuler formellement un traitement de réciprocité — il est resté ce qu'il était, et ce qu'il se flatte d'être : un témoin de l'intolérance de l'Autriche vis-à-vis des plumes dont l'indépendance la gêne, et de sa façon d'imposer celles qui la servent à Paris.

Je suspends ici tout qualificatif, toute indication de « dessous », tout commentaire. Raconter cette histoire, en détail, dans un livre destiné au public international, serait paraître prendre ce public pour juge d'une affaire qui ne regarde que des Français, et qui doit se régler entre eux. Si je viens de faire allusion à la carrière du *Balkan slave*, c'est surtout qu'elle me fournit l'occasion de rendre un hommage au pays qui accueillit son auteur.

En février 1899, d'Autriche je passai en Italie. Je trouvai une terre d'hospitalité, de cordialité et d'indépendance. Depuis deux ans que m'y rappellent, ou des études dont la plus grande

partie a été publiée dans la *Revue de Paris*, ou le charme de relations que m'y ont indirectement ménagées les procédés du gouvernement de Vienne — je n'ai rien eu à réformer de cette impression première, et je n'ai pas cru devoir me défendre d'en laisser la trace dans ce livre. Les sympathies fondées sur des faits personnels ne sont guère communicatives. Mais, par ailleurs, rendre témoignage de celles que j'ai rencontrées en Italie, ce n'est pas seulement acquitter une dette — c'est peut-être aussi bien, d'un mot, dissiper des préventions nuisibles à la cause que je voudrais servir.

Je dédie *L'équilibre adriatique* à ceux qui, de l'autre côté des Alpes, se sont montrés constamment fidèles dans l'amitié et dans la collaboration.

C. L.

Mai 1901.

L'ÉQUILIBRE ADRIATIQUE

CHAPITRE I

L'UNITÉ ITALIENNE ET L'ÉQUILIBRE ADRIATIQUE

Une page d'histoire. — Le « golfe » de Venise. — La question d'« équilibre » est née de l'unification de l'Italie. — Le Congrès de Berlin. — La Triple Alliance : théorie politique et économique. — L'orientation des intérêts italiens vers la Méditerranée. — Répercussion sur l'Adriatique. — L'évolution de la politique russe et l'entente de 1897. — Les affaires de Chine. — Comment se pose aujourd'hui la question adriatique. — Division du livre.

L'Adriatique, mer longue, étroite, resserrée, ne présente pas un champ assez vaste pour que deux grandes puissances y affirment simultanément leur vitalité commerciale et leurs tendances politiques.

(C. Manfroni, *L'equilibrio dell' Adriatico. Rassegna nazionale*; 1^{er} novembre 1900.)

Le terme « équilibre adriatique » est presque un néologisme dans la langue de la diplomatie. On ne l'emploie couramment que depuis un an ou deux. Recouvre-t-il une « question », et cette ques-

tion, qui paraît avoir des origines si récentes, est-elle néanmoins assez mûre pour présenter un intérêt international?

Le passé fait plutôt ressortir une incompatibilité entre la fonction de l'Adriatique et l'idée d'« équilibre ». On dirait que cette mer ne puisse avoir deux maîtres. Et c'est, depuis l'antiquité jusqu'à la fin du xviii^e siècle, à l'avantage des peuples de la péninsule italique que cette loi se vérifie. Rome conquiert de bonne heure la côte orientale et use de l'Adriatique comme d'une sorte de lac intérieur. Venise recommence cette conquête et ne la tient pour achevée que lorsque, par l'acquisition des îles Ioniennes et l'établissement de divers protectorats sur les côtes de l'Albanie et de l'Épire, elle tient les clefs du canal d'Otrante.

Dans les documents du xv^e et du xvi^e siècle, l'Adriatique s'appelle : *il golfo di Venezia*, ou même tout simplement : *il golfo*. Et cette dénomination est adéquate à la réalité politique et économique — réserve faite de l'autonomie que conserve le petit État slave de Raguse.

Depuis la chute de la République de Venise

jusqu'en 1866 — c'est-à-dire pendant cette période de soixante-dix ans, où, sauf de très courts interrègnes, l'écusson des Habsbourg tient la place de celui de Saint-Marc — le domaine de l'Adriatique passe sans conteste à l'Autriche. C'est, si l'on peut dire, la revanche de la côte orientale sur l'occidentale. Cette puissance est en effet maîtresse de Venise, de Trieste, des excellents ports d'Istrie et de Dalmatie. En face, végètent les États pontificaux et le royaume de Naples, sur le littoral desquels se conservent, il est vrai, quelques bonnes traditions maritimes. Mais l'esprit de l'un et de l'autre gouvernement n'est point de tirer parti de ces traditions, et d'ailleurs la chancellerie de Vienne les tient en tutelle. La politique russe, qui s'est crue intéressée, un moment, à défendre la partie méridionale du bassin adriatique contre l'invasion napoléonienne, a bien d'autres affaires depuis les traités de 1815. Tel est aussi le cas du cabinet de Saint-James, attentif surtout aux Dardanelles. L'Autriche, du consentement international, a donc les mains libres du golfe de Venise au canal

d'Otrante. Elle les aurait sans doute encore, sans le couronnement de l'œuvre laborieuse qui, de lambeaux d'États, fit l'Italie unitaire.

L'Italie *une*, promue au rang de grande puissance et d'entité économique — voilà l'origine du nouveau problème, le fait capital qui pose une question d'équilibre. Pour la première fois, par dessus l'Adriatique, se font face deux États, sinon naturellement rivaux, au moins obligés de compter l'un avec l'autre ; l'évolution politique se produit précisément au seuil d'une époque où des évolutions d'un autre ordre relèvent, aux yeux de tous les peuples civilisés et dans des proportions inattendues, le prix des grandes routes de la mer. La mer va devenir, pendant la dernière partie du xix^e siècle, l'aimant qui attire toutes les forces vives des nations. La politique, après avoir longtemps vécu de traditions, d'ambitions ou d'idées, sera presque exclusivement économique et « expansive ». Enfin le percement de l'isthme de Suez — rêvé, dit-on, par les Vénitiens du xv^e siècle — semble bien devoir rendre à l'Adriatique son antique importance de voie commerciale. De

grands intérêts s'éveillent pour l'Autriche et pour l'Italie. Se peuvent-ils concilier; sont-ils au contraire prédestinés, par une sorte de fatalité historique, à se faire la guerre? Telle est la question qui surgit, à partir de 1870, et que très certainement, plusieurs années avant l'unification, le patriotisme de Cavour s'était posée¹.

A la vérité, pendant la période qui suit immédiatement la constitution du nouveau royaume, les préoccupations, tant en Italie qu'en Autriche, ne se tournent guère du côté de l'Adriatique. La monarchie de Habsbourg fait l'épreuve du dualisme et n'a peut-être pas encore pris son parti de toutes les conséquences de Sadowa; la monarchie de Savoie fait son apprentissage d'État, au milieu de difficultés politiques et financières sans nombre. Sur la rive orientale ne se manifeste que la tendance des Hongrois à ériger Fiume en port rival de Trieste. Sur l'occidentale, les projets passent

1. Ses dernières lettres et ses derniers discours parlementaires en témoignent. Du reste, dès 1854, une des raisons qui déterminèrent cet homme d'État à faire intervenir le Piémont à la guerre de Crimée se tire de l'importance qu'il attachait, pour son pays, à la question adriatique et à la question d'Orient.

sans suite, et surtout sans exécution. Ce n'est qu'aujourd'hui, et sous forme de programme rétrospectif, que les Italiens reconnaissent l'importance des intérêts négligés. « Après tout, dit très justement M. Manfroni, des bouches du Toce à Sainte-Marie de Leucate, les bons ports sont rares, mais il y en a de fort importants : Venise, Ancône, Bari, Brindisi. Ils auraient pu redevenir florissants, attirer à eux le commerce des nations continentales, être reliés à l'intérieur par des voies de communication d'un établissement très facile, bénéficier du transit entre l'Occident et l'Orient, désormais rapproché de l'Europe par l'ouverture du canal de Suez. C'est ce qu'espérait la grande majorité des Italiens, ce que craignait le gouvernement austro-hongrois, ce à quoi pensait peut-être celui de Rome. Mais les années passèrent : de multiples vœux furent émis, d'innombrables propositions émanèrent de Chambres de commerce, de Conseils municipaux, d'Assemblées provinciales. On discourut beaucoup, dans l'enceinte du Parlement, et l'on invoqua maintes fois, *a proposito od a sproposito*, les souvenirs de l'ancienne Répu-

blique de Venise ; mais à quel résultat sommes-nous parvenus, trente-quatre ans après que Venise a fait retour à l'Italie¹ ? »

La guerre serbo-turque de 1877 trouva encore en Italie quelques survivants des vieilles bandes garibaldiennes capables de passer le canal d'Otrante et d'aller faire cause commune, en Bosnie-Herzégovine, avec les insurgés — mais non point un gouvernement assez fort ou une diplomatie assez habile pour mettre au jeu de la question d'Orient. Au Congrès de Berlin, le plénipotentiaire Cortis n'essaya même pas de faire prévaloir une vue d'équilibre adriatique, à laquelle n'étaient opposés, dit-on, ni Bismarck, ni Beaconsfield : il s'agissait d'autoriser le gouvernement de Rome à occuper l'Albanie, à titre de compensation des avantages qu'allait recueillir l'Autriche-Hongrie en Bosnie-Herzégovine. En sa personne, non seulement la politique italienne sortit du Congrès, comme elle y était entrée, les mains vides : il lui échappa qu'elle venait de laisser poser contre elle-même un principe qui, tôt ou tard, devait amener

1. *L'equilibrio dell' Adriatico*, p. 6,

la prépondérance de la monarchie de Habsbourg dans l'ancien « golfe » vénitien.

C'est de cette année 1878 que date, en effet, la soumission pour ainsi dire officielle de l'Autriche-Hongrie aux destinées que lui avait ménagées le prince de Bismarck. En acceptant des puissances, mais surtout de l'Allemagne, le mandat d'occuper la Bosnie et l'Herzégovine, la vaincue de Sadowa échangeait définitivement la présidence du grand corps germanique contre les chances d'une carrière orientale. Cette carrière ne pouvait être suivie que sur l'Adriatique et à travers le Balkan. Le vainqueur, du reste, non seulement lui montrait la voie, mais l'aidait à l'aplanir. En France, en Italie, l'opinion a senti trop tard que le traité de Berlin ouvrait une nouvelle phase historique, en pétrissant, pour ainsi dire, toute l'Europe centrale en une seule masse, que son poids spécifique entraînait vers la mer et vers l'Orient. On a rêvé — et l'on rêve encore — je ne sais quelle reconstitution d'une Autriche-Hongrie tournant le dos à ses nouveaux intérêts pour revendiquer, contre l'Empire d'Allemagne, les anciens. Il eût fallu

bien comprendre, au contraire, que le *Drang nach Osten* (poussée à l'Est) et le *Drang nach dem Mittelmeer* (poussée vers l'Adriatique et la Méditerranée) étaient désormais la loi, partie subie, partie acceptée, de la monarchie de Habsbourg — loi de déplacement, loi de compensation, et, nécessairement aussi, loi de conquête.



L'Italie, confinant à l'Autriche-Hongrie précisément par l'Adriatique et le seuil de l'Orient, se trouvait sur le chemin de la « poussée » ; elle n'en conclut pas moins, quatre ans après, la Triple Alliance. En France, on juge communément cette résolution avec une sévérité partielle et fort mal informée. On ne se rend pas assez compte, notamment, de la position très délicate dans laquelle se trouvait, en 1881, le gouvernement de Rome, vis-à-vis des puissances de l'Europe centrale¹. —

1. M. le marquis Rafaele Cappelli, ancien secrétaire du comte de Robilant et depuis ministre des Affaires étrangères, raconte quelque part les procédés comminatoires qu'employèrent l'Allemagne et surtout l'Autriche-Hongrie, pour imposer à l'Italie leur

Nous ne sûmes pas lui tendre la main. D'ailleurs, une alliance avec la France ne garantissait à l'Italie ni l'ordre monarchique, auquel elle est attachée à bon droit, ni une amélioration de sa position internationale. Elle ne lui garantissait même pas son unité; car si l'allure et l'esprit de prosélytisme de la génération de Gambetta — bien affadis aujourd'hui, du reste — mettaient en défiance les partis italiens dynastiques, l'attitude des catholiques et des conservateurs français in-

alliance. « Personne mieux que le comte de Robilant ne savait à quel point nous étions isolés, et combien les dispositions de certains Cabinets à notre endroit constituaient pour nous un danger réel. Au cours du voyage que fit le prince de Bismarck à Vienne, en 1879, le seul ambassadeur auquel il ne rendit pas visite fût le nôtre. Il y avait pis. Le comte Andrassy, causant avec le prince, lui avait dit que l'Autriche, incommodée par l'agitation irrédentiste, pourrait bien finir par déclarer la guerre à l'Italie. Il demandait si, dans ce cas, l'Allemagne s'opposerait à ce que l'Autriche reprît possession d'une partie des provinces perdues en 1859 et en 1866? Bismarck avait hésité un instant, puis répondu: « Non, nous n'y mettrons pas d'obstacles. L'Italie n'est pas de nos amis. » A la même époque, sur une question du Nonce, s'informant si l'Allemagne s'opposerait à un rétablissement au moins partiel du pouvoir temporel, il avait fait exactement la même réponse. Même au cas où ces paroles du grand chancelier eussent couvert une politique en partie double, ces conversations montraient que nous n'avions pas d'illusions à nous faire sur les sentiments des deux chancelleries de l'Europe centrale. Quant aux sentiments de la France, le comte de Robilant n'avait pas besoin, pour les connaître, de l'affaire de Tunis. » (Rafaele Cappelli, *La politica estera del conte di Robilant*. Roma, Forzani, 1897).

quiétait une fraction de l'opinion encore plus importante. Et puis, Bismarck avait mis la main à cette désagrégation de la famille latine. Et puis nous venions d'occuper Tunis, peut-être sur ses conseils, à coup sûr avec sa permission. Au fond, nous subissions aussi la « poussée ».

Les grands théoriciens de la reconnaissance politique — qui ont appris je ne sais où la philosophie de l'histoire — trouvent que l'Italie a eu, vis-à-vis de nous, la mémoire courte. Si la France devait attendre de la gratitude de tous les peuples qui sont redevables à son génie, c'est à peu près toute l'Europe qui serait son obligée. Et si elle devait compter autant d'ennemis que de peuples auxquels l'expansion de ce même génie a valu des épreuves, c'est toute l'Europe qui serait coalisée contre elle.

On représente aussi, bien souvent et trop complaisamment, l'Italie aux abois par l'excès des charges financières que lui a values la Triplice. La constatation fût-elle juste — et elle ne l'est pas — resterait à savoir si une jeune nation, alliée avec nous, ou contre nous, ou même libre de

toute alliance, pouvait éviter de se reconstituer militairement, dans un temps où, plus que jamais, les forts seuls sont respectés ?

C'est sous un tout autre point de vue que le système auquel s'est rallié l'Italie nous paraît exposé à la critique impartiale.

Au moment où l'on discutait passionnément en Italie le *pour* et le *contre* de la Triple Alliance, ses partisans déclarèrent à l'envi que les desseins et les progrès même de l'Autriche en Orient ne les inquiétaient guère. L'un des plus notables, M. Marselli, écrivait textuellement : « Posons-nous en toute netteté cette question : puisque la force des choses entraîne l'Autriche vers Salonique et pousse la France à s'étendre le long de la côte septentrionale de l'Afrique ; puisqu'aussi il n'est pas au pouvoir de l'Italie de s'opposer à la fois à l'un et à l'autre mouvement, lequel des deux comporterait-il pour elle le plus faible dommage ?... Il suffit de jeter les yeux sur une carte du bassin de la Méditerranée pour comprendre que notre plus grand danger c'est que la France s'installe en face et à faible distance de la Sicile, notre senti-

nelle avancée, qui, en cas de guerre, deviendrait une sentinelle perdue. La mer Égée est loin; mais les eaux resserrées entre Marsala et le cap Bon constituent un véritable détroit sicilien. Les dangers qui dérivent de son occupation par une grande puissance comme la France sont bien autrement graves que ceux qui pourraient surgir de l'établissement, à Salonique, d'une puissance maritime de second ordre¹. »

On a rarement mieux tracé le parallèle de deux grands faits politiques entre lesquels l'opinion française n'a guère, jusqu'ici, discerné de lien, ni mieux posé les termes de l'arbitrage qui préoccupait, en 1881, les compatriotes de M. Marselli. Ils s'avouaient, dans le fond, qu'il leur était difficile de défendre leurs approches maritimes, et, à plus forte raison, d'exercer une sorte de rayonnement à la fois dans l'Adriatique et dans la Méditerranée occidentale; et l'essence de la Triplice reste, pour les Italiens, la préférence, déterminée, presque exclusive, que parurent mériter leurs intérêts méditerranéens sur les autres.

1. *Nuova Antologia*, 1^{er} juillet 1881.

Politiquement, ils estimèrent qu'épaulés à l'Europe centrale, déchargés, par une alliance en forme, du souci de veiller sur leur frontière du Nord, ils auraient d'autant plus de liberté, de ressources, et même d'appuis pour devenir puissance prépondérante dans la Méditerranée. Une thèse économique a été greffée sur celle-ci, souvent défendue avec talent, et encore trop populaire aujourd'hui pour que nous ne la rappelions pas à grands traits.

En idéalisant quelque peu les avantages, d'ailleurs réels, de la position géographique de la péninsule, on est arrivé à présenter sa fonction économique comme celle de littoral de l'Europe centrale, appelé à s'enrichir du mouvement auquel l'activité même de cet *Hinterland* donne lieu, assuré de la prospérité de ses ports, de ses Compagnies de navigation, de son réseau ferré, des innombrables industries qui vivent du passage des voyageurs et du trafic, grâce au développement du commerce outre-mer de l'Allemagne, de la Suisse et d'une partie de l'Autriche. La marine marchande devait trouver du frêt en abondance

et une source inépuisable de prospérité dans le va-et-vient des matières premières que l'industrie allemande réclame et des produits qu'elle exporte ; on présageait à Naples, sur la route de l'Orient, et surtout à Gênes, le rôle d'*emporium* envié par toutes les grandes cités maritimes. Bref, la position allongée de l'Italie dans la direction de Suez, la concavité du littoral ligure, qui dessine le golfe méditerranéen le plus rapproché des grands défilés des Alpes, l'ouverture de ces défilés au passage des chemins de fer — Brenner, Gothard et demain Simplon — tout semblait assurer au jeune royaume une revanche de la géographie sur l'histoire, en faisant de la race allemande, qui s'opposa si longtemps à sa constitution, sa tributaire économique.

Cette conception, pour ambitieuse qu'elle soit, du rôle de l'Italie contemporaine, était déjà familière à la génération de 1860. Et, dès ce temps-là, même des adversaires de l'unité s'y associèrent. Dans une brochure qui fit quelque bruit, et qui avait pour titre : *L'unité de l'Italie et son danger pour la France*¹, M. de La Rochejacquelein écri-

1. Dentu, 1862.

vait : « Si la péninsule s'unifie, nous ne pourrions nous défendre contre sa concurrence commerciale. Les chemins de fer donneront bientôt à cette terre promise le transit du commerce du Levant. Si l'isthme de Suez devient la grande voie de communication entre l'Europe, les Indes et l'Extrême-Orient, ce sera l'Italie qui en tirera le meilleur profit, et à cela nous ne pouvons rien. Mais si nous l'aidons, dans le même moment, à s'ériger en grand État commercial et militaire, c'est notre puissance et c'est notre commerce à nous qui seront absorbés dans la Méditerranée. »

Ce qu'il est advenu de la prophétie de M. de La Rochejacquelein, recueillie et mise au point de leurs aspirations par les Italiens de la génération de 1881, on en peut juger dès à présent ; on en jugera mieux avant quelques années. Personne n'avait tenu compte — et, au fait, seul aurait pu l'annoncer un prophète pour de bon — d'un facteur qui devait bouleverser les prévisions les plus raisonnables. C'est le prodigieux essor que l'Allemagne, en une vingtaine d'années, a su imprimer à sa flotte commerciale, et qui a placé celle-ci

immédiatement après la flotte anglaise. Le calcul des Italiens eût été juste, si les Allemands se fussent contentés d'être une grande nation qui produit et qui fait ses échanges par l'intermédiaire des autres. Mais la race qui, pour n'abandonner aucune partie de la mer au monopole anglo-saxon, entretient des lignes dont le budget se solde en déficit; celle qui construit en ce moment le chemin de fer du Bosphore au golfe Persique, prend la tête des intérêts européens en Extrême-Orient, a su jeter autour de l'Afrique un réseau serré de lignes de navigation — cette race ne pouvait longtemps confier à l'Italie le monopole de ses transports dans la Méditerranée, pas plus, d'ailleurs, qu'elle n'entend dépendre de Gênes et des compagnies de chemins de fer italiennes pour son commerce extérieur¹. Elle veut opérer *da se*, posséder

1. Nous faisons allusion à l'excellent aménagement des voies fluviales et à la réduction des tarifs de chemins de fer dont l'effet combiné est d'amener, par la mer du Nord, jusqu'à l'intérieur de la Suisse, des marchandises à meilleur compte que par la voie de Gênes et du Gothard. Aujourd'hui les matières pesantes, et notamment les céréales, débarquées à Gênes et acheminées vers la Suisse, non seulement ne peuvent dépasser, mais n'atteignent même pas la ligne Berne-Zurich. C'est au point qu'un ingénieur, M. Casarelli, dont les études ont paru, cet été, dans divers organes génois, a pu justement prédire que la concurrence de

son école de navigateurs et sa flotte à elle. En fait, et dès aujourd'hui, elle emprunte à l'Italie ses ports et non ses bateaux; elle y installe ses têtes de ligne vers l'Orient et l'Amérique du Sud. Mieux encore : elle fait concurrence à la puissance qui lui donne l'hospitalité. Le *Norddeutscher Lloyd*, sur la ligne Naples-Palermo-Orient, la *Hamburg Amerikanische Gesellschaft*, sur la ligne Gênes-Brésil-Plata, disputent aux Compagnies italiennes jusqu'à la clientèle fournie par l'émigration¹. Bref, cette

l'avenir ne s'établirait pas entre Marseille et Gênes, mais entre les ports de la Méditerranée et ceux du Nord — surtout Rotterdam et Anvers. Les Italiens ont, du reste, beaucoup trop négligé, chez eux et au dehors, l'étude de la fonction des voies fluviales dans l'organisation économique. Cette erreur leur fait attribuer au littoral méditerranéen une zone de portée ou d'« efficacité » qu'il n'a pas.

1. L'étonnant est qu'à une certaine époque, le gouvernement italien non seulement ait paru prendre son parti de cet état de choses, mais ait eu la pensée de le consolider, en quelque manière. En 1898, une Commission officielle, frappée des « services » que pouvait rendre le *Lloyd* allemand aux relations entre l'Italie et l'Extrême-Orient, proposa de laisser à cette Compagnie le monopole du trafic entre Gênes, la Chine et le Japon (Voir Teso, *L'Italia e l'Oriente*, p. 325). On eût fait ainsi l'économie d'une subvention à une ligne nationale. Les propositions de cette Commission ne furent pas agréées. Elles montrent toutefois quel chemin à rebours a dû faire, de 1882 à 1898, cette conception que l'Italie devait être en quelque sorte le pourvoyeur maritime de l'Allemagne, puisque c'est au pavillon allemand qu'on paraissait résigné à confier les intérêts du commerce italien, entre Gênes et l'Extrême-Orient.

Faut-il rappeler qu'en 1893 une Société japonaise, la *Nippon*

conception que la côte méditerranéenne de l'Italie doit être en quelque manière le littoral méridional de l'Empire germanique est aussi familière aux Allemands qu'aux Italiens. Seulement ils ne l'entendent pas dans le même sens : où ceux-ci ont crû entrevoir une sorte de société d'apports, donnant lieu à une répartition de bénéfices, ceux-là envisagent une société léonine, que l'état d'alliance leur a permis de constituer. Ils ne s'adjoignent pas, économiquement, le peuple italien, à titre d'intermédiaire nécessaire sur la Méditerranée, mais ils tendent à se faire reconnaître en propre une vocation méditerranéenne, par la complaisance de l'Italie¹.

Du point de vue politique, la même tendance a

Yusen Kaisha, et, un peu plus tard, la Société chinoise *China Merchants Steamer Navigation Company*, dont Li-Hung-Chang est le plus fort actionnaire, proposèrent et furent sur le point de faire accepter par le gouvernement italien la création d'une tête de ligne à Gênes (V. Teso, *op. cit.*, p. 328)? — On voit si les prévisions qui assignaient à l'Italie un rôle prépondérant dans la Méditerranée se heurtent aux effets de la concurrence internationale.

1. Le pavillon allemand n'est, du reste, pas le seul à prendre part au mouvement des ports italiens. — « Plus de la moitié de nos exportations, dit M. Manfroni dans un article de la *Rivista marittima* du mois de juillet 1900, se font sous pavillon étranger. D'après nos propres statistiques, la proportion des navires italiens

complètement fait oublier aux Allemands que l'Italie comptait sur eux pour se tailler une colonie d'émigration ou s'ouvrir un débouché dans la côte septentrionale de l'Afrique¹. Soit qu'ils se ménagent des stations de charbon, sur la route de l'Orient (l'année dernière encore ils se sont fait concéder l'île d'Uroan, dans la mer Rouge); soit qu'ils se mêlent, plus ou moins discrètement, aux affaires du Maroc; soit que, dans la personne du colonel von Ruedgisch, ils aient assumé la réorganisation de la cavalerie irrégulière en Tripolitaine — on se rend parfaitement compte qu'ils ne

qui ont accosté dans nos ports est, il est vrai, de 90 0/0. Mais celle des marchandises qu'ils ont embarquées oscille entre le 47 et le 48 0/0. Un coup d'œil jeté sur le *Movimento della navigazione in Italia* nous apprend qu'en 1898, 7.525 287 tonnes ont été transportées sous notre pavillon, et 8.306.336 sous pavillon étranger. » Il ajoute, un peu plus loin, cette juste réflexion : « Si le capital avait une patrie, nous serions obligés, à raison du nombre considérable d'actions de Compagnies italiennes possédées par les étrangers, d'assigner une plus faible part encore au *capital maritime* proprement italien. A Gênes, ce n'est un mystère pour personne que certaines Compagnies, inscrites comme italiennes, n'ont d'italien que le pavillon et le nom. »

1. On juge le plus souvent sans équité, chez nous, en les mettant au compte de la « mégalomanie », ces aspirations du peuple italien à devenir colonisateur. D'abord, on ne fait point sa part à l'histoire : aucune race, jusqu'à la fin du xvi^e siècle, n'a essaimé avec plus de constance et de succès que l'italienne dans le bassin méditerranéen et dans son annexe, l'Adriatique. On retrouve aujourd'hui encore, à Malte, dans les anciens Etats Barbaresques,

réservent pas au gouvernement de Rome le rôle de courtier dans leurs affaires méditerranéennes, ni, à plus forte raison, les bénéfices de ce rôle. L'esprit de la Triple Alliance est si peu de servir les intérêts spécifiques de l'Italie dans la Méditerranée, et même de lui confier la haute direction des intérêts communs, qu'une des dernières interpellations adressées au cabinet Saracco¹ avait trait « aux événements qui semblent se préparer en Tripolitaine et en Albanie » — soit sur deux points du

dans le Levant, à Candie, en Égypte, sur tout le pourtour de la péninsule balkanique, non seulement sa langue et des vestiges de son action civilisatrice, mais une sorte d'empreinte spécifiquement italienne. Le jour où cette race est parvenue à se faire reconnaître comme nation, elle n'a recueilli, de la succession de ses ancêtres génois, pisans, vénitiens, que des souvenirs. Les héritages partiels sont perdus pour la patrie commune : on dirait l'usurpation des biens d'un mineur dont les tiers ont exploité la faiblesse ou les embarras.

On oublie en outre une donnée qui n'a rien de commun avec la justice historique et les retours sur la grandeur passée, bien positive, celle-là — puisqu'elle fait partie d'un problème au premier chef « économique » et « social ». Le moment approche où l'industrie italienne aura besoin d'un marché d'exportation. Il est déjà venu où le progrès de la natalité rend l'émigration presque inévitable. Un pays qui possède en surabondance ce « capital humain », cette « matière première » de la colonisation, à laquelle rien ne supplée, non seulement est excusable d'aspirer à devenir colonisateur : c'est un devoir pour son Gouvernement de chercher une issue à la question sociale que l'accroissement de population engendre.

1. Interpellation du 18 décembre 1900, par le comte Guicciardini, vice-président de la Chambre des députés.

bassin méditerranéen où la politique italienne n'a d'« événemens » à craindre que des intrigues de ses alliés.



Si, de son incorporation au système de l'Europe centrale, l'Italie n'a rien recueilli dans la mer où elle aspirait à prendre une situation prépondérante¹, elle a beaucoup perdu dans l'Adriatique, où la même alliance l'obligeait presque à s'effacer. A cet effacement l'Autriche-Hongrie ne pouvait manquer de trouver son compte. L'objet de ce livre étant précisément de montrer, dans le détail, les aspects et les conséquences de l'hégémonie austro-hongroise dans l'Adriatique, nous n'avons pas à anticiper sur les chapitres suivants. Mais, avant d'exposer les *faits*, il convient peut-être de faire

1. Bien entendu, nous n'entendons pas contester par là que l'Italie ait de grands intérêts méditerranéens, et que — dans l'ordre économique, tout au moins — elle montre une réelle aptitude à les faire fructifier. Nous disons seulement que la prospérité de ses principaux ports sur la Méditerranée est due à la nature et à son activité propre, non à l'état de Triple Alliance, qui n'ajoute rien soit à ces dons naturels, soit aux qualités de la race.

une place, parmi leurs *causes*, à une évolution politique qui intéresse non seulement l'Italie, mais la France.

La Triple Alliance a été conclue peu d'années après la guerre russo-turque et le Congrès de Berlin — c'est-à-dire à une époque où il était encore de mode de dénoncer le « péril panslaviste », et l'insidieuse action du « rouble russe », jusqu'aux portes de Trieste. A cette appréhension, prétendue politique, les Italiens de cette génération joignaient je ne sais quelle antipathie de race méridionale et civilisée contre le « slavisme », expression de l'autocratie et de la « barbarie » du Nord. La trace de cet état d'esprit est sensible dans certains discours parlementaires du temps. Un député, M. Albert Cavaletto, se fit applaudir en disant : « Entre l'Autriche et nous existe, sous beaucoup de rapports, une certaine identité d'intérêts, qui doivent en faire notre alliée. Un *grand péril* est suspendu sur sa frontière orientale : malheur si le *colosse* pouvait gagner du terrain et se porter sur l'Adriatique!... Nous nous trouvons aujourd'hui dans la situation de l'Europe à

l'époque de l'*invasion ottomane (sic)*. Nous devons tous concourir à défendre Vienne; car ce qu'on défend à Vienne, c'est la sécurité et la civilisation même de l'Europe¹. »

Cette prédestination des généraux italiens à jouer les Sobieski, sous les murs de Vienne, en cas d'invasion « moscovite », dut paraître douteuse, dès 1882, aux hommes rassis de la *Consulta*. Mais ce qui les intéressa longtemps, eux, dans l'hégémonie morale et religieuse exercée par la Russie sur l'ensemble du monde slave, c'est le contrepoids qu'elle était censée apporter à la marche de la politique austro-allemande « vers l'Orient ». De l'autre côté de l'Adriatique et dans cette partie du Balkan que baigne le canal d'Otrante, ils voyaient le *statu quo* assuré pour longtemps par une rivalité classique; ils comptaient sur le maintien d'un équilibre auquel ils ne concouraient pas, mais dont ils profitaient. Garantis, — à leur estime du moins — contre toute surprise de ce côté, ils n'en étaient que plus confiants et entreprenants dans la politique qui devait

1. Discours du 24 avril 1882. Cité par Chiala.

avoir la Méditerranée pour principal théâtre.

Les événements de 1897 auraient dû ébranler cette confiance. Dès le mois de mai de cette année, en effet, l'Autriche-Hongrie et la Russie concluaient une « entente », d'où l'on pouvait sans faute inférer que l'état de leur rivalité avait cessé d'être aigu. Entente consacrant le *statu quo*, sans doute — quel est aujourd'hui le protocole qui ne fasse pas une place honorable au *statu quo*? — mais laissant aussi prévoir je ne sais quel acheminement vers la division de la péninsule balkanique en « sphères d'influences », la Russie se réservant la partie orientale, Bulgarie et Macédoine jusqu'au Vardar, concédant le reste à l'Autriche-Hongrie. Ce reste, c'étaient la Serbie, l'Albanie, l'Épire, et, par conséquent, la côte ottomane de la basse Adriatique.

Les mobiles de cette entente apparurent plus tard et peu à peu. La construction du Transsibérien, l'attitude de la chancellerie de Saint-Pétersbourg dans le conflit sino-japonais, son action incessante en Asie centrale, découvrirent le *pourquoi* de cette complaisance vis-à-vis de l'Autriche-Hongrie. On comprit que la politique russe, soit

qu'elle préparât les événements, soit qu'elle fût bien résolue à en profiter, transportait — temporairement tout au moins — les grosses pièces de son échiquier sur la côte du Pacifique. On comprit encore qu'en laissant quelques cases vides dans le Balkan occidental, elle s'évitait des affaires partout à la fois, et visait même peut-être à se concilier les bonnes dispositions des puissances de l'Europe centrale, dans le règlement épineux de l'imbroglio d'Extrême-Orient.

La crise chinoise, en éclatant inopinément, l'année dernière, manifesta combien la chancellerie russe avait été prévoyante — au point de vue, bien entendu, de ses intérêts spécifiques. Elle montra aussi que le gouvernement austro-hongrois ne l'avait pas été moins, en se ménageant, sur le Balkan, un principe et une base de compensation. Il serait téméraire de préjuger jusqu'à quel point la Russie et d'autres puissances permettront qu'il soit donné effet à ce principe. Mais il suffit qu'il soit posé pour que celui de l'équilibre adriatique devienne un leurre. Il ne manque plus, en effet, à la monarchie de Habsbourg, déjà maîtresse de la

mer et de la côte orientale jusqu'à la frontière monténégrine, que d'occuper, un peu plus bas, la côte albanaise, pour tenir les clefs du canal d'Otrante. Vallona, port austro-hongrois, faisant face à Brindisi et à Tarente, serait peut-être plus menaçant pour l'indépendance de l'Italie que Bizerte, port français, en face de la Sicile. Et ce n'est certes pas à la seule Italie que cette prise de possession ferait échec, si l'on songe que le canal d'Otrante est le point de jonction de l'Adriatique et de la Méditerranée, le nœud des intérêts maritimes de l'Autriche-Hongrie et de l'Empire allemand.



A ce point de notre exposé, il semble bien que les linéaments essentiels de la question adriatique se révèlent. L'Italie, parvenue à l'unité, avait un boulevard maritime à défendre contre les convoitises de l'Autriche-Hongrie. Indirectement, la Russie paraissait devoir concourir à l'équilibre adriatique, par l'exercice d'une légitime et tradi-

tionnelle influence, dans la péninsule des Balkans. Il se trouve, trente ans après la constitution du royaume d'Italie, vingt ans après le traité de Berlin, que cet équilibre, théoriquement si bien assuré, est quasi détruit par l'effacement de l'une et l'autre puissance. Les intérêts méditerranéens ont détourné celle-ci, et les intérêts asiatiques celle-là. Il en résulte, sur un front que la nature et l'histoire ont disposé pour empêcher l'accès des États de l'Europe centrale à la Méditerranée, une sorte de découvert, une brèche qu'un faisceau de forces politiques et économiques élargit au jour le jour.

A quoi tendent ces forces? — Il y a seulement trente ans, la question de savoir quelle puissance exercerait son hégémonie, du haut en bas de l'Adriatique, aurait paru de pur intérêt austro-italien. L'Allemagne, même au lendemain du traité de Francfort, ne s'annonçait encore ni comme grande puissance maritime, ni comme foyer industriel, apte à disputer à l'Angleterre elle-même le marché du monde. Elle n'avait pas mis la main sur les principaux ressorts de l'Empire ottoman. Il n'était question ni d'« Alldeuts-

chland », ni de « Weltpolitik¹ ». De son côté, la vieille monarchie de Habsbourg ne songeait pas à dépenser, comme il est arrivé depuis, toute sa vitalité, à l'extérieur, en conquêtes d'influence ou de territoires sur le Balkan. L'Europe centrale donnait plutôt l'impression de masse fortement assise entre les Alpes, le Danube et les mers septentrionales, que de masse en mouvement.

Aujourd'hui, la conquête de l'Orient et, par conséquent, des routes maritimes qui y conduisent, est inscrite au programme des Hohenzollern, contresigné par les Habsbourg. De toutes ces routes, l'Adriatique est la plus immédiatement menacée, à raison de sa position centrale et de la possession d'État que s'y est ménagée l'Autriche-Hongrie. Se rendra-t-on compte, à temps, que son équilibre importe à l'équilibre méditerranéen, comme le méditerranéen au continental ?

C'est à cette préoccupation que répond notre ouvrage. Sur la carte où se développeront, demain, la « poussée » et — espérons-le, du moins — la réaction, nous avons choisi le bassin adria-

1. Pangermanie et politique « mondiale ».

tique, comme le théâtre des principaux phénomènes qui annoncent l'une et l'autre. Dans l'ordre chronologique, le premier de ces phénomènes est l'évolution du vieux programme « national » italien, qui n'était pas sans opposer une barrière morale aux ambitions allemandes, en maintenant le principe que Trieste et Trente sont des pièces d'angle de l'échiquier latin. C'est à l'*Irrédentisme contemporain* qu'est donc consacré le chapitre suivant. Dans le troisième, nous exposerons la lutte inégale que soutient, sur l'Adriatique, le pavillon italien contre le pavillon austro-hongrois. Le quatrième et le cinquième sont destinés à mettre en relief les vues de la monarchie austro-hongroise sur l'Albanie, point de suture de la question proprement adriatique et de la question d'Orient. Cette monarchie elle-même, n'est-elle pas, pour ainsi dire, en travail, et quel serait le contre-coup de son ébranlement sur l'une et l'autre question? Ce sera l'objet d'un sixième chapitre, consacré à l'exposé des tendances pangermanistes, et par là le plus propre, peut-être, à inspirer le besoin d'une conclusion.

CHAPITRE II

L'IRRÉDENTISME CONTEMPORAIN

A la veille de la Triple Alliance. — La campagne de presse de 1881 en Italie. — Ce qu'est devenu l'*irrédentisme*. — La question du Trentin. — Les Slaves de l'Adriatique et la politique austro-hongroise. — La défense de l'« italianité » ; son organisation ; ses ressources. — *Dante Alighieri* et *Lega nazionale*. — Les dernières élections au *Reichsrath*. — L'*irrédentisme* et les « jeunes ».

« L'odieux attentat qui enlève à notre peuple son roi et son véritable ami nous remplit le cœur d'amertume et d'angoisse... »

(*Télégramme de condoléances de la députation de Trieste au Reichsrath à S. M. le roi Victor-Emmanuel III.*)

« Pour aller à Berlin, il faut passer par Vienne », disait M. Sydney Sonnino, dans un discours célèbre de la fin de décembre 1881. Et, « pour passer par Vienne », il s'entendait du reste que l'Italie officielle devait renoncer tacitement, mais formellement, à Trieste et au Trentin. Le prin-

cial effort de la campagne parlementaire et de presse, poursuivie pendant toute cette année, en faveur de la Triplice, porta donc sur l'*irrédentisme*, dont il fallait à tout prix désabuser l'opinion. On l'attaqua dans son principe, dans sa tradition, dans le tempérament très « latin » qu'il incarnait et qui était, au fond, celui des guerres de l'indépendance. Du principe des nationalités on déclara qu'il avait fait son temps ; que, d'ailleurs, son application à Trente et à Trieste était contestable. « Avant tout — écrivait dans la *Rassegna settimanale*, du 29 mai 1881, le même M. Sonnino, qui dirigeait le nouveau centre parlementaire — il faut mettre, avec résolution, à l'écart, la question de l'*Italia irredente*. La possession de Trieste, dans les conditions actuelles de l'empire austro-hongrois, est de la plus haute importance pour lui, et il lutterait à outrance plutôt que d'y renoncer. De plus, c'est le port le mieux situé pour *tout le commerce germanique*. Sa population est mixte, comme toute celle qui avoisine notre frontière orientale. Revendiquer Trieste comme un droit serait une *exagération du principe des nationalités*... Trente, au contraire,

est sans conteste terre italienne, et compléterait notre système défensif, sans avoir pour l'Autriche l'importance de Trieste. Mais nos intérêts dans le Trentin sont trop médiocres, en comparaison de ceux que représente pour nous une amitié sincère avec l'Autriche. » — La tradition non plus ne pesait guère dans la balance de l'auteur anonyme d'un article de la *Nuova Antologia* de la même année, qui écrivait : « Il n'est pas une nation, en Europe, qui n'ait ses provinces *irredente* à réclamer sur la base de la communauté de langue et du *droit historique*. Mais, quand une nation est constituée et possède une étendue qui suffit à la liberté de ses mouvements, elle ne fait pas de la revendication d'un lambeau de terre le pivot de sa politique extérieure ! » — Quant aux exigences du tempérament national, de celui qui venait de lutter avec honneur pour la liberté de la patrie, et qui avait eu ses aventuriers, sans doute, mais aussi ses penseurs et ses héros, c'est Sonnino, c'est Toracca, c'est Cadorna, c'est Minghetti, qui, à Montecitorio ou dans la presse, les déclarent, à l'envi de mauvais conseil, inconciliables avec le

patriotisme « éclairé ». Minghetti fait allusion, à la tribune, aux « vues ambitieuses », aux « sentiments inquiets » que l'Europe prête à l'Italie. « Le premier devoir du Gouvernement, ajoute-t-il, est d'effacer jusqu'à la trace de ces soupçons et de montrer que notre pays n'a pas d'arrière-pensées. »

C'était en somme une école qui ne se cherchait pas d'ancêtres, ne se payait pas de souvenirs, réagissait même de toutes ses tendances contre une façon spécifiquement « latine » d'entendre la politique. Pour elle, la politique n'était que l'art de manœuvrer sur un échiquier, et elle invoquait contre ses adversaires les nécessités du jeu. Reconnaissons qu'elle se rendait un compte exact des dispositions générales des puissances — dispositions que nous ne nous sommes assimilées que beaucoup plus tard. Elle s'apercevait que le monde des chancelleries, déjà influencé par celui des affaires, voulait la paix et marquait de la suspicion à tous les idéalismes capables de la troubler. Elle avait pressenti cette atmosphère d'internationalisme, qui va s'épaississant autour de nous, sinon les beautés même du concert européen. Enfin elle

démêlait très bien cette autre loi de l'époque, savoir que, pour faire figure dans un « concert », il n'y faut point paraître isolé.

Il manquait à cette argumentation ce je ne sais quoi de prenant dont ne peuvent se passer les raisons les plus politiques du monde, en un pays d'opinion. L'affaire de Tunis fournit à point un puissant dérivatif aux tendances irrédentistes. On conjura le patriotisme de constater que le péril était au Sud. Certains orateurs ne craignirent pas d'évoquer, en plein Parlement, le souvenir « des grandes invasions africaines ». On eût dit que Carthage, par un prodigieux écart de culture historique, faisait oublier Mantoue. Il en fut qui apportèrent sur l'autel de la patrie les persécutions même qu'ils avaient subies du régime autrichien : parmi eux, le député Finzi, ancien prisonnier de Josephstadt, qui vibra en ces termes : « La véritable politique de l'Italie exige l'entente avec l'Autriche. C'est seulement unis à l'Autriche que nous pourrons tenir tête à toutes les surprises de l'Europe. Je dis cela, oubliant toutes les souffrances que j'ai endurées sous l'Autriche, toutes

les épreuves auxquelles ma pauvre personne a été misérablement exposée... »

Si l'on ajoute que, de son côté, la monarchie de Habsbourg avait alors une raison de plus de faire sa paix avec l'Italie : les perspectives d'avenir en Orient que venait de lui offrir le traité de Berlin ; et l'Allemagne, une raison de moins de masquer plus longtemps son réel désir de conclure la Triple : l'échec relatif de ses avances à la Papauté — il apparaîtra que l'« irrédentisme » trouvait ligüés contre lui, en 1881, des éléments formidables et même contradictoires. Il était condamné à la fois, en Italie, par les sages et certains outranciers de la politique ; au dehors par les principes d'équilibre européen de M. de Bismarck et les intérêts naissants du *Drang nach Osten*. C'était plus qu'il n'en fallait pour disqualifier, au moins dans sa forme classique, l'ancien programme national. Après la conclusion de la Triple, il n'en subsista guère, pendant longtemps, qu'une sorte d'« état d'âme », un peu trouble, un peu romantique, un peu exalté parfois, qui ne pouvait d'ailleurs se préciser que sous le contrôle du Gouverne-

ment. Le même ministre Depretis, qui occupait le pouvoir au moment de la signature du traité, et qui en avait assez fortement discuté le principe, d'accord avec son collaborateur Mancini, lui fut impitoyable. De son temps, le simple cri d'*Evviva Trieste italiana!* était puni comme sédition par les tribunaux du royaume. Au moment de l'affaire Oberdank (novembre-décembre 1882), quand toute l'Italie frissonna devant la potence érigée par ordre de la cour martiale de Trieste, l'organe officiel de la *Consulta* se borna à prier la presse viennoise « de ne pas interpréter incorrectement (*sic*) les manifestations de pitié qui ne pouvaient manquer de se produire en Italie¹ ». Partout, du reste, où les manifestations parurent dépasser la mesure permise à la « pitié », la justice italienne condamna à l'emprisonnement leurs auteurs. Plus tard, M. Crispi se montra moins obséquieux vis-à-vis du gouvernement de Vienne, duquel même, assurent ses intimes, il se plaignit quelquefois à Berlin. Du reste l'Italie, longtemps grisée par sa politique entreprenante, lui fournit peu d'occasions

1. Chiala, *Pagine di Storia contemporanea*, III, p. 329.

de sévir contre les réfractaires à l'alliance austro-hongroise.

Est-ce à dire qu'il n'existe plus de ces réfractaires, ou — ce qui revient au même — que l'« irrédentisme » ait passé à l'état de pur souvenir historique? Il serait étrange que vingt années d'un régime qui arrachait, suivant l'expression même de Bonfadini¹, l'« Italie à sa politique séculaire » eussent fait au pays une âme absolument nouvelle. Même la patine de notre époque positive n'opère pas de ces miracles. La persévérance d'une sorte de loi d'attraction entre la nation italienne et les provinces *irredente* est, au contraire, un phénomène facile à surprendre, derrière le rideau des alliances officielles. Il faut essayer de définir cette loi, de montrer comme elle s'accommode, pour l'instant, de ces alliances même et comment aussi — certaines éventualités aidant — elle peut contribuer à leur rupture.

1. *Revue internationale* du 25 février 1888.



Environ sept cent mille individus d'origine italienne sont sujets de la monarchie de Habsbourg. Ils se répartissent en deux groupes principaux, dont les conditions politiques et ethnographiques diffèrent assez pour que chacun soit l'objet d'un examen à part : les *Tridentini* — et les habitants des trois provinces de Trieste, Goritz et Istrie, comprises, d'après la carte administrative de la Cisleithanie, sous la dénomination commune de *Littoral*¹.

La *Luogotenenza di Trento* est un appendice de population italienne compacte aux contrées allemandes du Tyrol. Sur environ trois cent soixante mille âmes, elle compte à peine, en effet, une dizaine de milliers d'Allemands, militaires et fonctionnaires compris. Sa frontière supérieure ne s'appuie guère à des signes naturels, puisqu'elle

1. Nous mettons intentionnellement à part les quinze à dix-sept mille Italiens de Dalmatie, parsemés sur la côte d'une province dont l'*Hinterland* est occupé par près de cinq cent mille Slaves — et la colonie italienne de Fiume (environ 22.000 âmes), qui relève de la couronne de saint Etienne.

coupe horizontalement le système montagneux orienté, du nord au sud, le long de la vallée de l'Adige ; mais elle se confond à peu près, du Stelvio à la Marmolada, avec la ligne de partage des langues, au point qu'il suffirait de légères rectifications pour calquer la frontière administrative sur celle des nationalités. Toute la « question du Trentin » roule sur les aspirations de l'élément italien à former une province indépendante du reste du Tyrol.

Ces aspirations, jusqu'au mois de décembre dernier, ont été fort dédaigneusement traitées par le gouvernement autrichien. Toute la politique administrative tendait, au contraire, à mâter l'esprit décentralisateur des municipalités *tridentine* ; à altérer même, par la diffusion de l'école allemande, cette sorte d'unité et d'intégrité « linguistique », qui constitue le plus apparent des titres du Trentin à l'autonomie. C'est dans cet esprit que le Gouvernement a fondé, à Trente même, une école populaire et un asile, où — concluait, il y quelques années, une Commission d'enquête — « quatre cents enfants de la classe

pauvre désapprennent leur langue maternelle sans pouvoir s'assimiler l'autre, de sorte qu'ils finissent par ne plus savoir s'exprimer dans aucune ». C'est la même politique qui a fait converger vers Botzen les routes des hautes vallées latérales à l'Adige, et qui refusait à la ville de Trente, en 1897, l'autorisation de garantir un emprunt de 1.500.000 florins en vue d'établir un réseau de tramways. En vain, pour la sauvegarde, tout au moins, de leurs intérêts régionaux, les *Tridentini* avaient-ils réclamé l'institution d'une « Chambre séparée » à la Diète d'Innsbrück. Le ministre Kørber avait accueilli cette ouverture par un refus officiel et hautain. De ces procédés, qu'approuvait la majorité allemande de la Diète, quand elle ne les provoquait pas, était issu un état d'hostilité endémique entre la représentation du Nord et celle du Sud du Tyrol. Les députés provinciaux du Trentin se faisaient élire sur le programme de l'autonomie; mais, en signe de protestation, ils s'abstenaient d'occuper leurs sièges. Cette abstention systématique a duré de 1890 à 1900.

L'antagonisme des races souligne, dans le Tyrol, la divergence des intérêts régionaux, ou plutôt complète la démonstration qu'il existe deux Tyrol. Il trouve un aliment dans certaines initiatives privées, qui, appuyant l'action du gouvernement autrichien, la découvrent en quelque manière et finissent par lui donner couleur d'entreprise systématique du « germanisme » contre la nationalité italienne. Le *Schulverein*, par exemple, prend, vis-à-vis des communes, l'engagement de rembourser leur part contributive à la création d'écoles allemandes. Il entretient, exclusivement de ses deniers, une classe enfantine à Arco, des asiles à Luserna et à Vodena, un jardin Frœbel à Rovereto, etc. La méthode d'expansion des Allemands n'excluant aucun moyen, même parmi les plus anodins d'apparence, les clubs alpins, non seulement de Vienne, mais de Dresde ou de Leipzig, les Sociétés de grands hôtels travaillent d'accord à implanter la langue allemande, soit par l'appât du gain, en contraignant indirectement les domestiques, aubergistes et guides à l'apprendre, soit par une prise de pos-

session matérielle, en prodiguant les inscriptions sur les refuges de montagne et les poteaux indicateurs. Mainte brochure de propagande, maint livre même, bourré d'arguments historiques et ethnographiques, donnent à ces privautés du tourisme un sens agressif : les Allemands prétendent, en effet, démontrer que, ce faisant, ils reprennent pied sur une terre « scientifiquement » allemande. Comment s'étonner, du reste, que les néologismes *germanizzare*, *germanizzazione*, aient passé dans la langue courante du Trentin et surtout dans la polémique des feuilles patriotes, comme l'*Alto Adige*, quand on voit Rohmeder user sans ambages de l'expression, et déclarer, par exemple, « que là où l'on saura contraindre les petits Italiens à recevoir les leçons d'un instituteur allemand, ils se *germaniseront* (*sic*) par la force des choses ».

La population du Trentin est trop profondément italienne pour offrir une prise sérieuse à ces tentatives. Mais elle ne peut manquer d'en être blessée. Aussi bien, cet insatiable besoin d'expansion des Allemands, leur tendance à la légitimer

« scientifiquement » partout, la solidarité de leurs théories et de leur propagande, ne contraignent-ils pas à penser au temps où ils ne seront plus, en effet, qu'une seule âme et une seule nation? Si l'on ajoute que les *Tridentini* ne peuvent espérer qu'un appui moral assez vague de la *Madre patria*, tant qu'elle sera paralysée par ses alliances, on comprendra que leur « irrédentisme » ait changé de caractère. D'abord, pris, pour ainsi dire, en tête et en queue, il a dû passer à la défensive. Il est devenu un simple bastion de l'« italianité » en pays autrichien — c'est-à-dire que le Trentin se résignerait à conserver, *sous l'Autriche*, sa physionomie, sa langue et sa « culture » propre de terre italienne. La disjonction administrative que ses élus réclament n'est, dans leur esprit, qu'une mesure de préservation. Ensuite, ce n'est plus guère contre l'Autriche organisme et dynastie, dominant les questions de nationalités de ses intérêts spécifiques, que le patriotisme se rebelle — mais contre l'Autriche, dont on pourrait dire qu'elle s'agite et que les nationalités la mènent, ouvrant, *volens nolens*, à l'élément germanique la

porte du Trentin. Ainsi, à la lutte de principe contre un gouvernement a succédé une lutte de nécessité contre une race. Être *irrédentiste*, aujourd'hui, dans la vallée du haut Adige, c'est faire acte de vitalité italienne — face à l'Allemand.



La transformation que l'« irrédentisme » a dû subir, sur le littoral autrichien, ne paraît pas, dès l'abord, aussi décisive, surtout si l'on juge des conditions politiques des trois provinces d'après la physionomie de Trieste.

Trieste — qu'on appelait à Vienne jusqu'en 1848, *fedelissima* et que l'Autriche invitait, en 1851, à se faire représenter à la Diète de Francfort — n'est plus, depuis cinquante ans, cette sorte de cité hanseatique, uniquement affairée du commerce de l'Orient, qui semblait pendre au flanc du Saint-Empire, sans caractère, sans affirmation surtout de nationalité propre. Elle est aujourd'hui franchement italienne, d'aspect, de mœurs et surtout de cœur. Et par l'organe de son Conseil municipal

— un petit Parlement vivace, ombrageux, où pétille l'Italie tour à tour spirituelle et grandiloquente, très entendu aussi, avec cette nuance d'aplomb que donnent le maniement des affaires et la fortune acquise — elle pourvoit royalement à l'italianité des générations futures en affectant à l'instruction populaire environ la moitié de son budget (386.640 florins sur une balance totale de 728.350 en 1897). L'affiche, l'enseigne, la rue, corroborent, chez ses hôtes de passage, l'impression qu'ils sont chez une sœur plutôt que chez une rivale de Venise, de couleur méridionale tempérée par des grisailles de menu peuple slovène et d'uniformes autrichiens. Ce caractère ressort encore davantage de la vie publique, du ton et du cadre des journaux, tels que le *Piccolo* et l'*Indipendente*, où les nouvelles politiques et parlementaires d'Italie font, en quelque sorte, figure de partie officielle.

Comment l'opinion s'arrange, tout en restant, avec une si entière sincérité, « italienne », de manière à ne pas donner trop prise au soupçon de manquer de loyalisme, et ce qu'il en est au fond, dans ce milieu à la fois affairiste et primesautier,

nationaliste et pourtant triplicien — c'est un des secrets de la casuistique que la constitution même de l'Autriche a fait fleurir un peu partout et qu'ici les engagements réciproques de Vienne et de Rome contraignent d'être particulièrement raffinée. Au demeurant, les relations du Conseil municipal avec le gouverneur actuel, tendues quelquefois, sont, à l'ordinaire, plutôt enjouées — de cet enjouement que les administrations ne goûtent jamais, mais qu'il est sage de passer à certaines oppositions. La grande distraction des galeries, il y a deux ans, a été le conflit avec le gouverneur, qui refusait de laisser poser un marbre commémoratif¹, et dont les élus de Trieste prétendaient tirer vengeance en encadrant, pour la postérité, son décret, à la place du marbre. Si la plaisanterie n'est pas bien méchante, elle donne la mesure des privautés de l'« italianisme » à Trieste. Somme toute, il y est chez lui, il s'y dilate, il y discourt, il affecte de ne vivre que des idées, des goûts, des émotions de la péninsule même, il jette de loin en loin quelques

1. Il s'agissait de l'affaire de Pisino, dont nous parlerons tout à l'heure.

serpentins et quelques pétards tricolores ; — mais il ne conspire pas, précisément parce qu'il se sent à l'aise et que la tolérance administrative ne lui marchande pas trop l'expansion.

Mais aux portes de la ville, dans la banlieue slovène, commence le sérieux de la lutte pour l'« italianité ».

En bonne géographie administrative, Trieste devrait être la capitale immédiate de toute la région comprise entre la mer et les Alpes Juliennes, c'est-à-dire précisément de celle qui, sous les noms de *Venezia Giulia* et d'*Istria italiana*, passait jadis pour le fleuron des « irredente ». Les Italiens de cette région y trouveraient l'avantage de figurer, non pas, sans doute, à l'état de masse compacte, comme dans le Trentin — car l'élément slave leur est juxtaposé presque partout — mais à l'état du moins de nationalité essaimante autour d'une cité riche, populeuse, bien à eux. Ces belles formes topographiques n'ont jamais séduit et ne pouvaient séduire le gouvernement de Vienne, surtout à l'époque où l'« irrédentisme » était militant. Prudemment, il a divisé le Littoral en trois

provinces. Trieste, ville et banlieue, quoique siège du gouverneur général, est restée un territoire distinct. Cent mille Italiens y forment un groupe imposant sans doute, et qui domine de fort haut trente mille ouvriers et paysans slovènes — mais c'est une force un peu pompeusement perdue pour le reste de l'« italianité » du Littoral. L'*Istria italiana*, ou Istrie occidentale — celle qui expire aux derniers contreforts des Alpes Juliennes — a été enrichie de la Liburnie et des îles du Quarnero, qui semblent bien appartenir plutôt au système géographique de la Dalmatie. Il en résulte une Istrie « ufficiale » qui comptait, en chiffres ronds, au dernier dénombrement, 190.000 Croates-Slovènes et seulement 120.000 Italiens. Quant à l'ancien comté de Goritz, on eût pu, à la rigueur, le découper en deux circonscriptions, plaine et montagne, correspondant à peu près et sauf enclaves, à l'assiette des deux nationalités. Mais le même système d'équilibre et de neutralisation d'un élément par l'autre exigeait, au contraire, qu'il formât une seule province où 140.000 Slovènes et 75.000 Italiens ont toutes

les raisons et toutes les facilités du monde de se gourmer. Ainsi l'amalgame ethnographique, au lieu d'être atténué, a été renforcé, au contraire, par la politique autrichienne, et il en résulte une double conséquence : d'abord que les Italiens du Littoral n'ont point à redouter seulement, comme ceux du Trentin, les infiltrations et les mouvements tournants du *Schulverein*, mais qu'ils sont en contact immédiat, en corps à corps quotidien avec la race rivale; ensuite que la majorité numérique, à Goritz et en Istrie — la ville de Trieste ayant été disjointe de l'*Hinterland* — a passé aux Slaves.

Sous le régime non représentatif, ce serait, pour ceux-ci, un avantage fort théorique. Sous celui du suffrage universel, il en ressortirait, au contraire, une supériorité inattaquable. Le point actuel de l'évolution d'un régime à l'autre est marqué par la loi électorale de 1897. Cette loi, qui organise le vote par classes, parque bien le suffrage universel dans la cinquième; mais enfin, pour la première fois, en Autriche, elle lui fait une place que le temps ne peut qu'élargir. Peu à

peu aussi les Slaves se frayent l'accès des collèges censitaires, tirant incessamment des renforts d'une réserve de démocratie paysanne ; et l'on entrevoit le jour où, par le nivellement du droit de suffrage, cette réserve deviendra le corps de bataille. Aux assemblées provinciales, ils ont déjà conquis quatre sièges à Trieste, huit à la Diète de Capodistria (sur vingt-deux), et la Diète de Goritz est partagée en deux fractions rigoureusement égales. Généralisant, on peut dire que si les Italiens bénéficient encore, sous un régime électoral mixte, de l'ancienneté d'une civilisation qui a concentré une notable partie de la fortune, des affaires et des professions libérales entre leurs mains, c'est un privilège que des causes profondes et durables tendent à réduire de jour en jour.

La première de ces causes, de leur aveu même, est la diffusion de l'instruction publique ; en Istrie, par exemple, le chiffre des écoles slaves s'est élevé, en trente ans, de 53 à 110. Et comme les Italiens, étant les plus riches, paient la plus grosse part des impôts, ils commencent à ne parler de rien moins que d'encourager un peu l'igno-

rance. En 1897, la Diète de Capodistria décide : « La province se refusera, dans l'avenir, à tout concours financier en vue de l'érection de nouvelles écoles, jusqu'à ce qu'il ait été procédé à une refonte en règle des circonscriptions scolaires. » Au mois de février 1899, un député de la Diète de Goritz se plaint amèrement « de ce qu'une partie des impôts urbains défraie les écoles slaves des campagnes¹ ».

Au fond, c'est le capital qui proteste contre une conséquence inéluctable de la juxtaposition des contribuables de deux nationalités dans une même province, et qui se hérisse à la pensée d'entretenir malgré lui le nerf de la guerre allumée contre l'« italianité » même. — C'est aussi l'orgueil du sang, la conscience de la supériorité « culturelle », qui se sentent débordés par le pesant mais continu

1. Cette acuité de la question scolaire sur le Littoral explique le mouvement de protestation formidable qui a accueilli la décision du gouvernement autrichien, inscrivant au budget de 1899 la somme nécessaire à la création d'un collège croate à Pisino (Istrie). L'agitation de l'élément italien a duré plusieurs mois, et elle a pris toutes les formes, notamment celle d'un *meeting* de tous ses représentants à Trieste, à la suite duquel la *Marseillaise* a été chantée au théâtre au milieu des cris de : *Evviva Trieste italiana!*

assaut des masses slaves, et qui avouent par la plume de M. le sénateur Ascoli : « La vieille race, que de longs siècles ont imprégnée de civilisation *signorile* et de large culture, se révolte, comme par instinct, à l'idée de voir se soulever contre elle et se poser en rivale une autre race qui avait pris l'habitude de s'effacer, sa sujette *naturelle* (*sic*), pendant des siècles muette et inconsciente ¹. » Sa sujette naturelle ! Les Allemands ne parlent pas autrement des Tchèques, ni les Magyars des Croates et des Roumains.

National et social, le conflit présente en outre un certain caractère religieux. Le clergé, en grande majorité, associe ses intérêts à ceux des Slaves. Pris dans son ensemble, le Littoral ne suffit pas aux besoins du recrutement ecclésiastique ; l'élément italien, en particulier, s'y dérobe ; et il en résulte que l'archevêque de Goritz, que les évêques de Trieste et de Parenzo sont contraints de faire appel aux pays limitrophes, quelquefois même à la Bohême et à la Moravie, pour pourvoir aux vacances. Dans l'archidiocèse de Goritz,

1, *Vita internazionale*, de Milan, 20 février 1899.

on comptait, en 1898, 43 prêtres étrangers sur 324; dans le diocèse de Trieste, 126 sur 314; dans celui de Parenzo, 39 sur 130. Ce contingent d'emprunt tiré presque en totalité de la Dalmatie et de la Carniole, renforce donc puissamment l'élément slave local. Et non seulement il apporte de ses origines un esprit de prosélytisme national ardent : très attaché à la pure doctrine romaine, il fonce sur l'Italien comme sur le « libéralisme » incarné, à ses yeux responsable des vicissitudes de la Papauté temporelle. Nous sommes en pays, du reste, où les mœurs font au prêtre une place très large dans la vie électorale et dans la presse. De là des heurts passionnés et d'inévitables réactions.

Aussi les évêques du Littoral se voient-ils adresser, à propos d'actes élémentaires de leur juridiction, des injonctions aussi publiques que comminatoires. Les Italiens menacent de passer au protestantisme — et, de fait, on peut noter déjà certains progrès de la propagande méthodiste à Trieste et en Istrie; les Slaves, de se convertir à l'orthodoxie. En décembre 1898, le *Pic-*

colo somme l'archevêque de Goritz, M^{gr} Missia, de se ranger, dans la Diète à laquelle ses hautes fonctions lui réservent un siège, du côté du *Club* italien. La *Pensée slave* lui adresse l'injonction contraire, en soulignant : « Nous aussi, Slaves, nous avons *notre* Église ! » C'est le « Los von Rom ! » transposé en slovène, mais inspiré, au Sud comme au Nord de la Monarchie, par les mêmes passions. L'année dernière, le jour de la Fête-Dieu, une sorte d'émeute éclatait à Trieste, dans le quartier de San-Giacomo, à la suite du refus du curé — conseillé sans doute par l'autorité locale — de laisser sortir la bannière des saints Cyrille et Méthode. Plus de quatre mille personnes accoururent dans l'église ; le curé fut insulté, frappé même, dit-on, et il ne dut son salut qu'à l'intervention de la police.

Du reste, les tiraillements inhérents à l'administration ecclésiastique se compliquent d'une question de principe fort délicate. En vue de favoriser le rapprochement des deux Églises, le Pape régnant a permis, sous certaines conditions dont chaque évêque est juge, l'usage du *paléo-slovène*.

dans l'exercice du culte. Quelle sera donc la langue de prédication ? Quelle sera même la langue *liturgique* dans telle ou telle paroisse ? Questions rapidement envenimées, sinon suscitées par les passions nationales ; sujet d'inextricables polémiques et de fréquents recours à Rome, où l'on ménage tantôt l'un et tantôt l'autre parti, avec une nuance — depuis quelques temps seulement — de désapprobation pour l'attitude militante du clergé slave.



L'administration locale est, comme les évêques, souvent embarrassée entre ces furieuses compétitions, et s'étudie à cette difficile impartialité qui ne fait, en général, que des mécontents. Mais au-dessus d'elle, lui communiquant son esprit, sinon ses ordres, plane la politique de la Monarchie. Celle-ci ne peut guère, dans les conjonctures présentes, que pencher plus ou moins discrètement en faveur des Slaves, et cela par double raison d'État.

Raison d'État extérieure, d'abord. Si l'inéluctable fin du *Drang nach Osten* est d'installer la race germanique sur le canal d'Otrante et la mer Égée, sa préparation exige le concours d'autres races, complaisantes ou aveuglées. Depuis quelques années, malheureusement, un grand nombre de Croates se sont fait les auxiliaires de la politique orientale du cabinet de Vienne. C'est en somme le même clergé, le même type d'instituteur, la même école de publicistes, qui servent de garde-frontières ou de pionniers à cette politique, et qui visent à s'emparer des Diètes provinciales, de l'école et des finances publiques, d'accord avec les Slovènes, sur le littoral austro-hongrois. Il en résulte que, sans goûter le moins du monde le programme de la « Grande Croatie » — formulé, il y a une trentaine d'années, par Starcevitich¹ — le gouvernement viennois doit ménager, en Istrie

1. Ce programme, que nous avons exposé en détail dans un ouvrage précédent (*V. Le Balkan slave et la crise autrichienne*), consisterait à unifier en un seul corps politique tous les Croates et tous les Slovènes, sur leur domaine ethnographique, soit des frontières du royaume de Serbie aux confins allemands de la Carniole, et des Bouches de Cattaro au golfe de Fiume.

La constitution d'un Etat jugo-slave indépendant sur la côte orientale de l'Adriatique, à la condition qu'il respectât les titres

et autour de Trieste, le nationalisme *sui generis* qui lui a donné naissance. Il ne peut pas, à la fois, manquer de complaisance vis-à-vis des Croates de la Haute Adriatique et provoquer les services des Croates de Dalmatie et de Bosnie, alors qu'une pensée commune — nous pourrions dire une illusion — anime les uns et les autres. Son intérêt actuel est au contraire de caresser un instrument qui, s'il devenait incommode, serait toujours facile à briser.

Ensuite — et c'est la raison d'ordre intérieur — les nécessités de l'équilibre parlementaire en Cisleithanie obligent, aujourd'hui, à faire état des Slaves. C'est dans leurs rangs, après tout, que s'est recrutée la majorité du comte Thun. Pour ténébreuses que soient les destinées du nouveau Parlement, on entrevoit la possibilité d'une conjonction analogue de forces ou partis nationaux. Et si l'on objecte qu'en Autriche les vacances du

de la nationalité italienne, n'a rien que de très séduisant, au point de vue international, comme au point de vue spécifique italien. Les Croates oublient, malheureusement, qu'en s'associant à la politique orientale du cabinet de Vienne, ils ne travaillent que pour celle-ci — ou, plus exactement, dans l'intérêt de l'Empire allemand et des Magyars.

Reichsrath sont assez longues, son action sur le Gouvernement assez peu pressante, pour qu'à la rigueur un ministre-président puisse passer outre à la situation parlementaire, sous un rapport plus élevé, les Slaves apparaissent à l'élite du loyalisme autrichien comme la suprême réserve contre le *pangermanisme*. Ceux du Littoral ne sauraient guère imposer par leurs trois ou quatre mandataires directs. Mais cette faible représentation entretient des rapports d'étroite solidarité avec les députés tchèques, dalmates, voire polonais. Elle est agrégée, en somme, à un corps compact et qui défend ses membres. En lui marquant de la préférence, dans l'ordre administratif et électoral, le gouvernement autrichien atténue l'attitude qu'il est obligé de prendre ailleurs, contre le même élément slave, partout où, pour le satisfaire, il faudrait froisser les Allemands. Et ainsi, race socialement supérieure sur le Littoral, les Italiens sont réduits au rôle de race politiquement inférieure en Cisleithanie. C'est un peu à leurs dépens que le pouvoir paie ses dettes vis-à-vis de ses alliés du jour.

Il les a payées très largement au moment des funérailles du roi Humbert. Ni la spontanéité du deuil de Trieste et de l'Istrie, ni l'émotion universelle soulevée par l'attentat de Monza, ni même le souci des convenances à l'endroit d'une dynastie alliée n'ont prévalu sur cette considération qu'il fallait, pour la galerie slave, exercer un contrôle sévère sur les manifestations italiennes. A Trieste, la censure a sévi sur les journaux et sur les télégrammes de condoléances¹. La police a même donné l'ordre d'enlever, de la salle des dépêches de l'*Indipendente*, un buste du souverain défunt. Il fallut, dans une ville en deuil, les protestations énergiques de la foule pour faire cesser un concert militaire intempestif. En Istrie, à Lussinpicolo, les autorités ont prohibé jusqu'à un service funèbre. Rarement l'Autriche — si elle se soucie encore de l'opinion publique en Ita-

1. Celui des députés de Trieste au Ministre de la Maison royale d'Italie, qui fut séquestré par ordre supérieur, était ainsi conçu :

« L'horrible attentat, qui enlève à notre peuple italien son roi et son véritable ami, nous remplit le cœur d'amertume et d'angoisse. Nous prions V. E. d'offrir à S. M. Victor-Emmanuel, dans sa douleur immense de fils et de roi, vers lequel l'Italie se tourne avec une robuste espérance, les condoléances émues des députés de Trieste, »

lie — a eu la main plus lourdement formaliste et plus malheureuse. Au reste, ses procédés ont été commentés par toute la presse de la péninsule, sous le cliché : *L'amica Austria!* (avec le point d'exclamation); et lorsque le cortège qui accompagnait la dépouille du roi Humbert défila sur la place Colonna, on put voir, devant l'ambassade d'Autriche-Hongrie, des bannières s'abaisser à la façon des pavillons en berne : c'étaient celles des délégations de Trieste et du Trentin.

* *

Lutte contre le nationalisme allemand, dans le Trentin; contre le nationalisme slave, sur le Littoral; et contre l'administration autrichienne, qui ne peut s'empêcher de soutenir l'un et l'autre, dans des provinces excentriques où ils ne sont pas en conflit — tel est le lot de l'*irrédentisme*, depuis que, dépouillé de tout principe offensif, il est devenu synonyme de légitime défense de l'«italianité». L'évolution de la «question des races» en Cisleithanie a donc rendu plus délicate

encore la position des Italiens, sujets des Habsbourg, en ajoutant le poids de nationalités rivales à celui de méthodes de gouvernement qui furent toujours lourdes au caractère latin. En passant du territoire « irredente » sur celui de l'Italie unitaire, quel écho recueillerons-nous de cette lutte en tout inégale ?

S'il n'existe, en Italie, aucun parti qui prétende au monopole de l'exploitation contre un autre, ou contre le pouvoir, des nuages qui s'accumulent sur les terres « irredente », dans tous — sans en excepter le socialiste — une petite école, un sous-groupe veillent à ce qu'ils ne soient pas dispersés au souffle d'actualités plus à la mode. La vieille tradition nationale et — ce qui en est inséparable — la défiance vis-à-vis de l'Autriche, faute de pouvoir prendre corps dans un programme concret, semblent s'être diluées et adaptées à mille nuances de l'opinion italienne. Sans inspirer de manifestations bruyantes, sans tendre d'embûches ni créer d'embarras au Gouvernement, elles percent au cours de mainte solennité, même officielle, dont l'objet est de commémorer quelque

événement glorieux ou douloureux de l'histoire de l'Italie. Et, de fait, peut-on poser une pierre ou même célébrer un service funèbre à Brescia, à Novare, à Milan, à Venise, en souvenir de quelque épisode « national », au sens le plus rigoureusement historique du mot, sans provoquer des retours, des émotions, des arrière-pensées, qui contrastent avec la politique extérieure du pays? Est-ce qu'un incident comme celui de Riva¹, de fréquentes expulsions de sujets italiens par les autorités autrichiennes², des sévices exercés par

1. Un bateau italien, le *Mocenigo*, arrivait, l'été dernier, à Riva, petite ville autrichienne située sur le lac de Garde. Il devait en repartir le surlendemain. Les voyageurs descendirent à terre et l'un d'eux, un Italien, nommé Belfante, ayant bu quelque coup de trop, commit le délit de « tapage nocturne ». La police l'arrêtait, il s'échappait et s'en allait passer la nuit sur le bateau. (Jusqu'ici, rien de très grave.) Mais, le lendemain, au petit jour, arrive le sous-préfet autrichien, avec une escorte de gendarmes. Les issues du port sont occupées militairement, et le sous-préfet monte sur le bateau pour arrêter Belfante. Le capitaine refuse de livrer son homme. « Je suis en territoire italien, dit-il; je vais déployer le drapeau national; vous ne pourrez entrer chez moi sans marcher dessus. »

Le sous-préfet, héroïquement, commanda d'avancer, et les couleurs italiennes furent foulées aux pieds.

2. Ces expulsions ont fini par revêtir un caractère si provocant qu'elles ont donné lieu, en décembre 1900, à une interpellation de M. Fradeletto à la Chambre italienne. Le sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères répondit de façon évasive. M. Fradeletto remonta à la tribune, et émit le vœu « que les États alliés ne créassent pas d'embarras au gouvernement italien, dont

des militaires sur la population de Trente ¹ peuvent ne pas réveiller une fibre assoupie par persuasion ? — L'étonnant est qu'en général l'esprit public se montre assez discret pour ne pas gêner les rapports diplomatiques et qu'on puisse citer comme une exception le cas de cet honnête docteur de Cagliari qui, présenté au feu roi Humbert, s'obstinait à lui dire, devant des journalistes : « Majesté, je suis de Trieste — de Trieste *toujours et de plus en plus italienne.* »

Dans la presse, les affaires des provinces *irredente* sont de plus en plus suivies par la *Patria*,

l'excessive résignation pourrait encourager les autorités autrichiennes dans la voie de l'arbitraire ».

1. Dans le courant du mois de décembre 1900, des officiers et sous-officiers de la garnison de Trente se rendirent coupables de brutalités dignes du temps des Haynau et des Radetzky. Un officier fendit, d'un coup de sabre, la tête d'un garçon de café, coupable de ne lui avoir point apporté de cigarettes. La veille de Noël, un acteur, M. Cigada, et l'ingénieur Domenico Fogaroli furent poursuivis et blessés à coups de baïonnette par des soldats avinés. Le lendemain, la foule manifesta devant les casernes.

Fait caractéristique, et qui montre à quel point, dans l'Europe du télégraphe et du téléphone, le public est mal informé, quand l'intérêt du gouvernement autrichien est d'organiser le silence : la nouvelle des désordres de Trente parvint au grand public italien par voie *anglaise*. Ils furent mentionnés pour la première fois dans une correspondance adressée de Londres à la *Tribuna*, le 3 janvier 1901, d'après des renseignements du *Morning Leader*. La *Tribuna* du même jour fit d'expresses réserves et promit

la *Stampa*, le *Secolo*, l'*Avanti*, la plupart des journaux, en un mot, qui échappent à l'influence de l'ambassade austro-hongroise. Quand, le 15 janvier 1899, tous les maires italiens du Littoral se réunirent à Trieste pour protester contre l'érection d'un collège croate à Pisino, les échos de ce *meeting*, les philippiques contre la « *croatizzazione* », les vivacités à l'adresse du régime autrichien coururent d'un bout à l'autre de l'Italie. On fit un succès à la *Lega dei Giovani*, dissoute par le gouverneur de cette ville, et au Conseil municipal.

une enquête. Le lendemain, le résultat de l'enquête parut et confirma la plus grande partie des faits révélés.

Ces faits eurent leur retentissement au Conseil municipal de Rome, où M. Ernest Nathan, grand-maître de la Maçonnerie italienne, tint à rendre un hommage public aux *Tridentini*. Ils viennent aussi d'en avoir un à la tribune de Montecitorio. Sur une interpellation du député Socci, à la séance du 13 mars dernier, le sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères donna l'assurance que, suivant la formule traditionnelle, « les soldats coupables seraient sévèrement punis ». M. Socci insista et déclara qu'il était de son devoir de protester contre les sévices exercés non seulement sur des Italiens régnicoles, mais sur des *Tridentini* qui ne sont pas moins Italiens. (*Applaudissements.*) « — Il en appelle à toute la Chambre, sans distinction de partis, parce que, sur tous les bancs, siègent des patriotes et que, lorsqu'il s'agit d'*italianità*, tous les dissentiments politiques cessent. — Il est utile, il est juste qu'un cri de protestation parte de la Chambre italienne, contre les procédés d'une certaine gent qui oublie trop souvent de respecter les Italiens. » (*Salve d'applaudissements à laquelle participent les galeries.*) — (Extrait de la *Tribuna* du 16 mars.)

qui jouait au Parlement avec lui. Une autre ligue de plus jeunes gens — puisqu'elle s'intitule avec franchise *Lega nazionale irredentista* — s'étant fondée, en février, à Rome, sous la présidence d'honneur du turbulent Ricciotti Garibaldi, a reçu de lui cette lettre : « Non seulement j'accepte, mais je vous remercie. Vous me permettez de prendre ma part d'une œuvre sainte, abandonnée depuis si longtemps, à la honte du peuple italien : j'entends par là l'affirmation que l'unité de notre patrie n'est pas encore faite, et qu'elle ne le sera que lorsque le drapeau italien flottera sur Trieste et Trente¹. »

Bouffées d'enthousiasme ou de mauvaise humeur, flèches de journalistes plus ou moins habilement empennées — ce n'est pas de quoi ramener le drapeau italien sur Trieste et Trente ; ce n'est même pas de quoi réagir, de façon sérieuse, contre la poussée des Slaves et des Allemands. A cet ordre plus modeste et surtout plus positif d'intérêts, diverses associations se sont proposé de pourvoir. Les deux principales sont, sans contre-

1. *Trieste e Trento*. Numéro unique du 2 avril 1899.

dit, la *Dante Alighieri* et la *Lega nazionale*, l'une formée en Italie et se restreignant, d'après ses statuts, « à la protection de la langue et de la culture italienne hors du royaume » ; l'autre, constituée entre Italiens d'Autriche, spécialement et même exclusivement affectée à la défense de cette « culture » sur le Littoral et dans le Trentin.

La *Dante*, qui prétend se modeler sur l'*Alliance française*, le *Schulverein* et les grandes sociétés slaves de Saint-Petersbourg et de Moscou, assume, en réalité, un rôle beaucoup plus délicat. Car s'il est vrai — suivant un mot déjà cité — que toute nation a ses provinces « irredente », aucune, par sa position géographique, par la nature de ses alliances, par ses origines et les conditions même de son équilibre intérieur, n'est plus exposée à glisser du terrain des intérêts intellectuels et moraux sur celui de la politique. Le problème n'a pourtant point paru indigne à Ruggiero Bonghi et aux autres promoteurs de la *Dante* de tenter la finesse et la souplesse italiennes. Ils ont pris, du reste, toutes les précautions. La société s'est d'abord choisi un nom qui suffirait à la draper

dans le manteau du culte littéraire. Son programme officiel ne contient rien qui ne puisse être couvert de l'ombre du Dante en personne, puisque la politique fâcheuse en est écartée solennellement. Sur ses vingt-deux comités de l'extérieur, elle a eu soin, au risque de rétrécir son action, de n'en provoquer aucun dans les régions où ils eussent pu lui attirer des affaires, ni à Nice, ni en Corse, ni en Savoie : et c'est un hommage rendu de bonne grâce aux sentiments de ces régions envers la France ; — ni dans le Trentin, ni sur le littoral austro-hongrois, ni en Dalmatie ; et c'est un autre hommage à l'activité de la *Lega nazionale*, qui le mérite sous tous les rapports. L'Égypte, le Levant, l'Australie, le Brésil et l'Argentine constituent, en façade, du moins, son domaine de prédilection. Dans des conditions si évidentes de réserve et de sagesse, la *Dante* ne pouvait manquer d'obtenir les faveurs du Gouvernement, qui l'a reconnue « ente morale » par décret du 10 juillet 1893, se fait représenter par des Ministres à ses Congrès annuels et l'a même recommandée à la bienveillance de ses agents

diplomatiques et consulaires de l'Amérique du Sud, dans une circulaire du 17 janvier 1898.

Et cependant, il est bien impossible que des hommes appartenant, pour la plupart, aux classes cultivées, et même à l'élite intellectuelle de la société italienne, aussi familiers avec l'histoire de leur pays qu'avec les événements courants, se réunissent en Congrès annuels pour discourir d'« italianité », sans faire allusion aux vicissitudes du Littoral et du Trentin. Aussi, au huitième Congrès, qui s'est tenu à Milan en 1897, le président Villari insiste-t-il sur l'invasion de la langue allemande dans certaines vallées du Tyrol, où l'italien ne se défend plus que par le catéchisme et le prône. L'année suivante, à Turin, après avoir renouvelé explicitement la déclaration que la *Dante* ne doit point s'occuper d'« irrédentisme » — ce qui montre assez la pente des préoccupations du jour — la nature même de son sujet l'amène à dire : « Nous sommes pourtant bien loin d'affirmer que les vues idéales de la politique *nationale* doivent nous rester étrangères¹. » Et ce sujet, c'est, au fond,

1. *Atti della Società « Dante Alighieri »*. Fascicule de janvier 1899, p. 8.

l'histoire et la statistique des progrès du « germanisme ». Le livre de Rohmeder et sa réfutation par l'auteur d'une brochure vive et documentée : *Repetita juvant, a proposto di nuovi spropositi ultramontani*, ont les honneurs de la séance. Au même Congrès, on prend aussi très vivement à partie le clergé slave du Littoral. Et à mesure que la force même des choses contraint les orateurs à côtoyer les questions politiques, il semble qu'un parti de militants, une sorte de *gauche* éprise de popularité et d'action, se dessine parmi eux — comme si, décidément, la situation des provinces *irredente* exigeait plus et mieux que des déclarations platoniques. C'est le délégué Treves qui propose de faire précéder la dénomination *Dante Alighieri* de celle de *Lega italica*; « car, dit-il, au bout de sept ans, les Italiens n'ont pas encore compris notre société; et ils ne l'ont pas comprise parce qu'il est difficile de faire entendre au public qu'une société tirant son nom du prince des poètes n'est pas un simple groupement littéraire, quelque chose qui sent son académie et sa conférence de savants¹. » C'est le

1. *Atti della Società*, p. 35.

délégué Bortolotti, étonné que « l'armée ne soit pas encore représentée au sein de la *Dante* », qui propose de demander à cette fin une circulaire d'encouragement au ministre de la Guerre, et dépose même sur le bureau un projet organique de recouvrement des cotisations d'officiers, « par l'entremise de l'adjudant-major¹ ». C'est probablement enfin l'influence du même groupe qui a fait ajouter non pas aux statuts, mais aux réclames de la société, une accentuation destinée à la rendre plus populaire. A la question : Quel est le but de la *Dante* et pourquoi s'adresse-t-elle au public ? il est fait cette réponse : « Afin qu'il n'arrive pas qu'un jour, l'Italie venant à recouvrer les régions qui lui *appartiennent* au titre géographique et ethnographique, mais qui en sont encore politiquement séparées, ces régions lui fassent retour *moins italiennes* qu'au moment où elles en furent disjointes². »

De l'autre côté de la frontière, la *Lega nazionale*,

1. *Atti della Società*, p. 47.

2. *Perchè non accada chè, un giorno, ritornando all'Italia le regioni che ad essa geograficamente ed etnograficamente appartengono, ma ne sono ora politicamente divise, debbano ritornarle meno italiane di quando furono da essa staccate.*

dont le Conseil central est à Trente, et qui se subdivise en trois sections (*tridentina*, *adriatica*, *gruppi dalmati*) poursuit avec plus d'ardeur peut-être, et à coup sûr plus de ressources, le même but. Elle possède un capital d'environ 200.000 florins. Tolérée par le gouvernement autrichien (qui verrait plus d'inconvénients que d'avantages à paraître croire, en la supprimant, à la persévérance des aspirations *irrédentistes*), elle aussi se défend — et pour cause — de « faire de la politique ». Elle a eu soin, d'ailleurs, de se constituer des avant-gardes qui en font ouvertement, la *Società politica istriana*, la *dalmata* et la *tridentina*. Dans le fond, c'est le même personnel dirigeant et surtout le même esprit qu'on retrouve dans ces sociétés, à la *Lega*, au Conseil municipal de Trieste, aux Diètes de Goritz et d'Istrie, et jusque sur les bancs du *Club* italien du *Reichsrath*. Les d'Angeli, les Hortis, les Mauroner, les Rizzi, les Verzeznassi, qui représentent officiellement l'« italianité » au Conseil de l'Empire, sont, en effet, des produits, encore plus sociaux qu'électoraux, du milieu qui les a formés et qui les choisit. C'est même cette remarquable

cohésion entre Italiens d'Autriche — cohésion difficile à conserver sur un programme quasi négatif — qui permet de leur pronostiquer un rôle intéressant encore, malgré leur faiblesse numérique, dans les événements qui mûrissent au sein de la monarchie habsbourgeoise.



Nous venons, en effet, sans nous appesantir sur ce que l'*irrédentisme* fut — car c'est de l'histoire déjà bien ancienne — de montrer quelle sorte de décoloration il a subie, par l'accession de la *Madre patria* à la Triplice, et comme quoi sa formule actuelle est moins de revendication que de défense. Que pourrait-il *redevenir*, en cas, nous ne disons pas même de dissolution, mais de relâchement des liens politiques entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie? C'est une question d'intérêt peut-être prochain.

Pour ne parler, d'abord, que des armes constitutionnelles dont disposent les Italiens d'Autriche, ou plutôt leurs représentants au *Reichsrath*, il

n'apparaît pas qu'il en ait été fait jusqu'ici un usage bien judicieux. C'est, du reste, l'opinion exprimée par un des collaborateurs de la *Rivista politica e letteraria*, dans un article qui fit sensation, il y a dix-huit mois¹. Si, en effet, le *Club italien* du *Reichsrath* a toujours eu le mérite de rester uni, on peut lui reprocher d'avoir évolué sans résultat, au vent des promesses ministérielles ou des orages parlementaires. Son excuse est que, représentant des intérêts également froissés par les Slaves et les Allemands, il avait quelque répugnance à prendre parti dans la tumultueuse querelle qui divise ces deux nationalités.

Jusqu'à l'année dernière, il associa plus communément ses votes à ceux des partis allemands, et cette attitude fut approuvée par un Congrès, tenu en 1900, dans le Trentin même. Le Congrès donna pour raison « que la lutte *pour l'italianité*, sur le Littoral, était plus âpre que *contre la germanisation*, dans le Tyrol ». C'était un peu se payer de considérations d'ordre régional. Il semble que le *Club*

1. *L'Heure des Slaves et les Italiens d'Autriche*, 1^{er} novembre 1889.

doive s'inspirer d'un principe plus élevé : la représentation, par exemple, au foyer même de la vie parlementaire de l'Autriche, des intérêts permanents de la nationalité et de la politique italiennes.

Le gouvernement viennois redoute à tel point, du reste, la mise en vigueur de ce principe, qu'il vient de faire effort, à l'occasion du renouvellement du *Reichsrath*, pour diviser ou réduire la représentation du Littoral et du Trentin. Aux *Tridentini*, après quarante ans de refus hautains, il a montré des perspectives d'autonomie. Et comme, au mois de décembre 1900, la Diète d'Innsbrück était en session, le comte Merveldt, gouverneur du Tyrol, a donné le plaisant spectacle de souscrire à la nomination d'une Commission *ad hoc*. Mieux encore : la *Neue Freie Presse*, organe ministériel, reprocha au même comte Merveldt, qui n'avait jamais fait qu'exécuter les ordres de son gouvernement, ses injustices d'antan à l'endroit des Italiens¹. Il n'avait pas « compris la situation ». Il ne fallait rien moins qu'une intelligence d'archi-

1. *Neue Freie Presse*, du 30 décembre 1900.

duc pour remettre au point les affaires qu'il avait gâtées. De fait, ce malheureux fonctionnaire a été remplacé par l'archiduc Eugène. — Mais est-il besoin d'ajouter que, pas plus sous l'archiduc que sous son prédécesseur, la question de l'autonomie n'a été sérieusement étudiée, et que personne n'attache d'importance aux conclusions du rapport, en ce moment confié à un député allemand ?

L'autonomie, telle que les *Tridentini* la désirent, aboutirait du reste à reconnaître l'existence d'une province purement italienne, à la lisière même de l'Italie et de l'Empire. Et celui-ci, avouons-le, est moins en état que jamais de rendre un si candide hommage au principe des nationalités.

On sut mieux, quelques semaines plus tard, pourquoi le cabinet autrichien avait crû devoir faire aux *Tridentini* le sacrifice, temporaire de ses principes, et définitif du comte Merveldt. Aux élections du *Reichsrath*, le groupe « libéral » italien sortit affaibli de deux sièges sur quatre. Le groupe « clérical », renforcé d'un, menaçait

de faire scission, au point que la *Stampa* pouvait écrire, à la date du 17 janvier 1901 : « On ne sait pas encore si le *Club* parviendra à se reconstituer. »

Sur le Littoral, ce n'est pas à la bonne volonté des « cléricaux », mais à celle des socialistes que le cabinet Kørber a fait appel en vue d'ébrécher le parti national italien. Ceci soit noté, en passant, pour l'édification de vieilles écoles conservatrices qui, dans toute l'Europe, s'obstinent à vénérer la survivance de leurs principes dans celle de la monarchie de Habsbourg. Mieux informé, du reste, l'*Avanti*, auquel revient la qualité de moniteur officiel du socialisme italien, même hors frontière, dénonce depuis longtemps dans *Il Lavoro*, de Trieste, un confrère dont le zèle internationaliste est sustenté par les fonds secrets. Les lecteurs du *Lavoro*, à Pola notamment, conclurent une alliance touchante avec M. Kristan, candidat slave du Gouvernement. Et M. Bennati, candidat italien, qui avait obtenu la majorité, ne dut la proclamation de son élection qu'à l'énergie que ses partisans mirent à l'exiger¹.

1. *Tribuna* du 23 janvier 1901.

En dépit ou peut-être à cause de ces habiles compromissions, le gouvernement de Vienne a échoué. La *regione Giulia*, ou Littoral, vient d'envoyer au *Reichsrath* un Italien de plus. Le *Club* s'est reconstitué, dès le commencement de février, au nombre de dix-huit membres, sous la présidence du baron Malfatti. Il a émis déjà quelques votes significatifs. Il a même fait, par l'organe de son président, des déclarations plus significatives encore. Après avoir rappelé l'attitude du gouvernement viennois sur le Littoral et ses fallacieuses promesses dans le Trentin, le baron Malfatti, au cours de la séance du 5 mars, a conclu : « Les Italiens prendront rang dans l'opposition, jusqu'à ce que leurs *desiderata* soient exaucés¹. — Bref, on peut croire le *Club* rallié

1. Cette déclaration a donné lieu, de la part du gouvernement autrichien, à des représailles. Le 9 mars, un vote du Conseil municipal de Capo d'Istria en faveur de l'érection d'un hôpital portant le nom du roi Humbert a été annulé. Le 15 suivant, la même mesure a été prise contre un vote du Conseil municipal de Zara, tendant à élever un monument à la mémoire de Dante.

Quelques temps auparavant, les Triestins avaient reçu un témoignage d'un autre genre des dispositions du Cabinet viennois.

On sait que la bourse de Trieste est, après celles de Paris et de Milan, la place où se négocient, en plus grand nombre, les

au principe que posait, quelques jours auparavant, la *Tribuna*. « Dans un Parlement aussi divisé que le *Reichsrath*, le groupe italien peut, à la condition qu'il sache et qu'il veuille, s'imposer à n'importe quel Ministère et se faire l'arbitre de la situation. Et ceci, non pas dans le but de créer des embarras au Gouvernement, mais pour faciliter aux justes intérêts de la nationalité italienne le redressement d'une situation insoutenable. » La descendance parlementaire des *Tridentini* et des *Triestini* qui, en 1863 et en 1866, dès les premiers essais du régime constitutionnel en Autriche, refusèrent de siéger sur les bancs du *Reichsrath*, suivra vraisemblablement ce conseil.

titres de rente italienne. Les Triestins possèdent environ en capital 20 ou 25 millions de ces valeurs.

Le 1^{er} juillet 1901, les titres actuels, après coupons épuisés, seront échangés contre des titres neufs. Le gouvernement français n'a fait aucune difficulté d'admettre que ces titres neufs, continuant les anciens, sans modification, ne devaient pas être assujettis à un nouvel impôt du timbre.

La direction de la Bourse de Trieste avait, dès le mois de janvier, demandé au Ministère des Finances autrichien la même exemption pour les titres italiens. Le timbre autrichien est de 123 liras pour chaque 1.000 liras de rentes, soit 12 1/2 0/0. Le Ministre a formellement refusé. Par un rescrit en date du 3 février dernier, il a averti que les nouveaux titres seraient frappés de ce droit exorbitant, presque prohibitif.



Elle se mettrait d'accord avec l'opinion, tant en Italie que dans les provinces *irredente*. Car, si l'opinion est fort loin d'exiger un programme public de réintégration de Trieste et du Trentin au foyer de la *Madre patria*, elle s'accoutume de moins en moins à voir exposés des intérêts nationaux à tous les caprices d'un organisme dont Allemands et Slaves se disputent la pièce maîtresse. Il faudrait trouver un terme moyen pour rendre compte de cette disposition, qui s'éloigne autant du véritable loyalisme que de son contraire; qui n'a d'équivalent, ni dans celle des Alsaciens-Lorrains, moins résignée, ni dans les sentiments des autres nationalités cisleithanes — jalouses, exclusives, mais au fond dynastiques. Ce terme, en l'état des engagements diplomatiques, le vocabulaire italien, même non officiel, ne saurait le fournir. On comble cette lacune par une expression abstraite, élastique, littéraire et sonore : *italianité*. Et c'est encore un bon choix. Car elle rend suffisamment compte de

la résolution des *Triestini* et des *Tridentini* de conserver leur personnalité d'Italiens, sans préjuger trop ouvertement le point de savoir si c'est sous les Habsbourg ou sous les Savoie.

Il ne faut point attacher trop d'importance aux manifestations des « jeunes », surtout peut-être en pays latin. Cependant, comme c'est aussi dans les pays latins que les « jeunes » ont le moins sujet d'admirer l'œuvre de leurs devanciers immédiats, le fait qu'ils paraissent, sautant une génération, refluer vers les sentiments et le programme de celle de 1860, ce fait présente une valeur de symptôme politique. La jeunesse, en Italie et dans les *irredente*, répugne décidément à ce dogme bizarre — qui eut pourtant son heure de vogue, il y a quelque vingt ans — que le pays de Cavour et de Mazzini a besoin de s'épauler contre ce qui reste de l'édifice habsbourgeois. Si la France savait et voulait faire sa juste part aux exigences du patriotisme italien, peut-être les deux cabinets de Rome et de Paris se réveilleraient-ils un jour, comme les « jeunes », en pleine efflorescence de traditions qu'on croyait dessé-

chées par ce dernier quart de siècle. Qu'Italiens et Français aient à se mettre d'accord sur des questions d'intérêt délicates, le point est certain. Mais qu'il existe entre eux je ne sais quelle différence constitutionnelle de tempérament et d'organisation cérébrale, à l'âge du moins où l'homme — s'il est sage — use encore du droit d'être un peu fou, j'en fais juge ceux qui liront cette toute récente et étincelante chronique, qui nous transporte en pleines agapes d'étudiants italiens, à Vienne :

Nous appartenons à la génération qui a trouvé l'Italie faite. Mais passer quelques heures avec ces jeunes gens, c'est revivre, jusqu'à un certain point, ce que nos pères nous racontaient de leur propre jeunesse, de leurs folies, de la belle humeur à laquelle s'abandonnaient quelquefois leurs âmes révolutionnaires. Aux rasades succédaient les rasades, et vingt voix entonnaient une chanson retentissante ou une cantilène douloureuse. Les airs en étaient faits de variations sur les chansons, les cantilènes, les hymnes subversifs de 1848 et de 1849. Les *Leitmotiv* garibaldiens prédominaient. Et, quant aux paroles, c'étaient ou la glorification de la belle langue de Dante, ou je ne sais quoi de violent, comme si nous fussions à la veille d'une journée de barricades.

Tout à coup, la porte du café s'ouvrit, et l'on vit

entrer un petit homme, de face glabre et jaune, aux yeux chassieux et aux lunettes énormes, oscillant sur de courtes jambes, un grand chapeau haut de forme calé jusque sur les oreilles.

Le petit homme titubait en diable. Ce pouvait être un ivrogne, mais ce pouvait être aussi quelque excellent policier travesti. Toute la bande en eut, d'un trait, le soupçon. Et sans perdre de temps, un des étudiants les plus robustes courut l'embrasser, jusqu'à lui faire perdre le souffle.

— Qui es-tu ?

— Qu'est-ce que tu veux ?

— Comment t'appelles-tu ?

— De la part de qui viens-tu ?

— Allons, bois avec nous !

— Chante avec nous !

Et, là-dessus, reprise du chœur orageux et assourdissant. Les imaginations allumées ne conservaient plus de doutes. Ce bout d'homme noctambule, tout plein d'alcool, était le *Monstre*. Il avait beau chanter, lui aussi, à bouche que veux-tu, des hymnes subversifs, c'était peine inutile. Il faisait des efforts énormes pour parler italien, et son cas s'aggravait encore.

— Comment se fait-il que tu saches l'italien ?

— Je suis resté quinze jours à Trieste...

— Et qu'allais-tu faire à Trieste.. ?

— Parce que... pas aimer Autriche...

— Ce n'est pas vrai, ce n'est pas vrai ! Qui es-tu ?

Tu vas parler ! Parle !

L'homuncule, chavirant, et feignant de plaisanter,

allait de l'un à l'autre étudiant, les embrassant à son tour. A la fin, s'apercevant que ses démonstrations ne convainquaient personne, il voulut nous donner une preuve suprême de la pureté et même, jusqu'à un certain point, de la solidarité de ses sentiments. Alors, jetant son chapeau en l'air, avec force contorsions, il s'écria :

— *Viva Germania ! Viva Italia ! No Austria !*

... On put se croire à la fin du monde. Les hurlements d'enthousiasme faisaient trembler les murs. Les bouteilles lançaient des projectiles et de la mousse scintillante. Toutes les chansons s'étaient fondues en une seule. Vingt bras avaient enlevé le petit homme ivre et le portaient en triomphe¹...

Est-elle bien éloignée, en somme, cette politique *inter pocula*, de celle que préconisait, à la fin de 1899, un écrivain de la *Rivista politica e letteraria*, dont M. Crispi fut souvent l'inspirateur ? — « La vraie politique italienne — disait ce sage pour de bon — se fonde sur une série de postes avancés de l'*italianità*, dont le personnel serait fourni par des éléments de race italienne ou de races amies². » Eh sans doute ! L'Italie,

1. Roberto Bracco. — *Tribuna* du 5 mars 1901.

2. *Rivista politica*. — *L'Ora degli Slavi e gl'Italiani dell'Austria*. 1^{er} nov. 1899.

Dans le texte : *Nella creazione e nel risorgimento di tutta una*

confiant la défense de ses approches à ses vieilles sentinelles de Trieste et du Trentin; vivifiant ses intérêts dans l'Adriatique avec le concours de l'« italianité » dalmate; cultivant les traditions orientales de Venise, sur le canal d'Otrante et au delà, d'accord avec les jeunes nationalités balkaniques — c'est un tableau attrayant et même un programme. Mais, pour que ce programme prît corps, à la politique de quelle puissance faudrait-il résolument faire front? Et si l'Autriche est sans conteste cette puissance, peut-on clore ce chapitre, consacré aux évolutions de l'*irrédentisme*, en disant qu'elles sont terminées?

seria di posti avanzati della italianità, per mezzo di genti italiane o di altre genti amiche.

CHAPITRE III

L'ADRIATIQUE ET LE COMMERCE MARITIME DE L'ITALIE

La décadence des ports et du pavillon italiens. — L'essor de la marine austro-hongroise. — Venise et le commerce de l'Orient. — Conventions avec la *Peninsular* et la *Navigazione generale*. — Le régime des chemins de fer. — La primauté de Gênes et ses charges. — Gênes, Venise et l'industrie lombarde. — Avantages de la canalisation du Pô. — Retour sur la politique économique de l'Italie. — Conséquences à tirer de l'équilibre naturel de la péninsule entre deux mers.

Le voyageur qui passe du littoral méditerranéen de l'Italie sur la côte adriatique se croirait transporté des rues populeuses d'une grande ville dans les allées silencieuses et désertes d'une nécropole.

(Manfroni. — *L'avvenire marittimo di Venezia*. Etudes publiées par l'*Adriatico*, 1901.)

Il est rare que l'abandon, même temporaire, d'une position ou d'un programme politiques, ne soit pas suivi d'un fléchissement, dans la défense des intérêts matériels. On ne saurait imputer au seul système d'alliances de l'Italie la décadence

des ports et du commerce adriatiques. Cependant le souffle qui a refroidi les ardeurs *irrédentistes* a passé aussi sur le pavillon national, et, dans l'ancien « golfe de Venise », la marine marchande italienne s'efface de plus en plus devant sa rivale austro-hongroise.

Le fait le plus éloquent qui ressort des statistiques officielles — car nous ne consulterons, pour le moment, que des documents de cet ordre — c'est la disproportion entre vapeurs inscrits, les uns dans les ports de l'Adriatique, les autres dans ceux de la Méditerranée. Les premiers ne représentent en nombre que le *dixième* et, en tonnage, que le *dix-huitième* de l'ensemble de la flotte commerciale du Royaume — soit 41 bâtiments, compris les remorqueurs, les *vaporetti*, les dragues et même les citernes flottantes, jaugeant en tout vingt-sept mille tonneaux au maximum. Pour la flotte à voiles, dans laquelle prédominent les bateaux légers, exclusivement destinés à la pêche et au menu cabotage, elle est, en tonnage, par rapport à celle de la Méditerranée, dans la proportion de 1 à 12.

Dans le classement des ports italiens, sur la base de ces tableaux d'inscription, Venise n'occupe que le *septième* rang, après Savone et Chiavari, si l'on ne tient compte que du tonnage des vapeurs ; le *seizième*, si l'on fait état des voiliers. Le mouvement total de ce port accuse une progression insignifiante, au cours du dernier *quinquennium* : 2.773.000 tonnes de jauge brute en 1899 contre 2.407.000 en 1895 ; — alors que, dans l'espace d'une seule année, le mouvement total de Trieste a passé de 4.133.000 à 4.354.000 tonnes (chiffre de 1899).

Encore la reine déchuée de l'Adriatique est-elle relativement favorisée. Son ancienne rivale, Ancône, sommeille devant des bassins déserts : *un seul* vapeur y était inscrit au mois de décembre 1898. Bari ne doit qu'à la Société « Puglia », de fondation récente, un faible regain d'activité, subordonné d'ailleurs à toutes les vicissitudes de l'agriculture dans les Pouilles. Brindisi, encore tête de ligne de la Malle des Indes¹, a vu Mar-

1. Le sera-t-elle longtemps, après la construction de la nouvelle ligne, aboutissant à Salonique, que vient de décider le

seille, Gênes, Naples, Trieste, lui enlever une partie de sa clientèle. Son propre député, le professeur Chimienti, déclarait récemment à un publiciste qu'on n'a même pas su y aménager de quais pour le débarquement du charbon — négligence d'autant moins excusable que, par sa position, presque à l'entrée de l'Adriatique, ce port offre un point de relâche excellent pour les navires en quête de combustible. Et le publiciste d'ajouter : « Si les pouvoirs publics n'y veillent pas, Brindisi n'aura bientôt plus qu'un intérêt historique, celui qui lui vient de la mort de Virgile et de la fuite de Pompée¹. » Notons au surplus qu'à Brindisi comme à Venise, c'est le *Lloyd* autrichien, c'est l'*Adria* hongroise, c'est la *Peninsular* anglaise qui absorbent les quatre cinquièmes du mouvement. Il est par conséquent impossible de porter ce mouvement, si restreint soit-il, au bilan de l'activité maritime italienne. Plus généralement, du reste, nous n'avons pas à constater une sorte de déclassement de l'Adriatique, envisagée comme

gouvernement austro-hongrois? C'est ce que nous examinerons au chapitre v : *Les Chemins de fer du Balkan occidental*.

1. Sestini. *Inchiesta sulle Puglie*.

grande voie commerciale. Ce n'est pas la mer qui cesse, à raison de je ne sais quelle intervention de courants économiques, d'attirer le pavillon marchand. C'est bien plutôt qu'un pavillon tend à en supplanter un autre et qu'en face d'une décadence force est bien de relever un essor.



Sous l'impulsion énergique des gouvernements de Vienne et de Pesth, grâce à leurs généreuses subventions, grâce surtout — il le faut reconnaître — à l'accueil que les entreprises de transports maritimes ont trouvé chez les capitalistes de toute la monarchie austro-hongroise, une flotte considérable a été constituée sur la rive orientale de l'Adriatique. Le *Lloyd*, de Trieste, l'*Adria* et l'*Hungaro-Croate*, de Fiume, et la plus modeste *Ragusea* mettent en ligne trois ou quatre fois plus de bateaux que les Compagnies italiennes. La comparaison des ressources financières accuse une disproportion plus sensible encore. Non seulement ces Sociétés ont jeté sur toute la Dalmatie, de

Zara aux Bouches de Cattaro, un réseau de communications si dense que cette côte n'offre plus aucune prise aux initiatives de l'autre. C'est, si l'on peut dire, toute la fonction économique de l'Adriatique dont elles se partagent le monopole, ne laissant guère à la *Navigazione generale* et à la *Puglia* que l'alternative de traiter avec elles ou d'amener leur pavillon commercial.

Quelques précisions permettront d'apprécier l'âpreté de cette concurrence, si le mot peut s'appliquer à un état de choses qui montre du même côté le nombre, les gros capitaux et l'impulsion gouvernementale.

Les relations par mer, au fond du golfe, entre Venise et Trieste, sont traditionnelles. La *Navigazione generale* y pourvoit par un service hebdomadaire. C'est un service *tri-hebdomadaire* que lui oppose le *Lloyd*.

La même Compagnie italienne possède une ligne sur Constantinople et une autre sur Alexandrie d'Égypte. Toutes deux sont concurrencées par le *Lloyd*, qui fait les mêmes voyages en touchant Brindisi. Il y recueille les passagers, atti-

rés par la supériorité de vitesse et de confort, et, au besoin, les marchandises, dont il se charge à meilleur compte.

Un service direct, restreint à quatre voyages par an, vient d'être inauguré entre Venise et Bombay, à titre d'essai seulement. Tous les quinze jours, un bateau du *Lloyd* effectue la même traversée, avec escale à Venise, à Brindisi et même à Massaouah.

La *Navigazione generale*, ainsi distancée sur la route de l'Orient, cherche du moins à se ménager le frêt qui se présente entre le fond du golfe Adriatique et la Méditerranée occidentale. Sur ce parcours *circum-italien*, elle trouve encore la concurrence de l'*Adria*. Outre ses vapeurs, l'*Adria* possède une flotte d'excellents voiliers qui, de Fiume, rayonnent jusqu'en France, en Hollande et en Angleterre, en touchant, bien entendu, les principaux ports italiens de la Méditerranée.

Il y a quelques années, une nouvelle société s'est fondée à Bari, avec d'assez faibles capitaux, d'ailleurs : la *Puglia*. Elle se proposait, d'une part, le transport des nombreux produits agricoles, et notamment des vins, que l'Autriche-

Hongrie demande aux Pouilles ; de l'autre, le développement des relations italo-albanaises. Ses lignes, dirigées sur Zara, Fiume, Trieste, lui rapportent quelques bénéfices. Mais celle d'Albanie, qui ne descend d'ailleurs pas au-dessous de Valona, n'est soutenue que par les subventions du gouvernement italien¹. Le *Lloyd*, qui assure depuis plus longtemps, et dans un intérêt surtout politique, le service des Échelles albanaises jusqu'à Corfou, se montre presque aux mêmes heures, dans les mêmes ports.

Qu'il s'agisse donc du commerce trans-adriatique, des communications avec l'Albanie, des lignes du Levant, des Indes, d'Extrême-Orient, ou même des relations avec la Méditerranée occidentale, le pavillon austro-hongrois apparaît systématiquement partout où l'italien essaie de se réserver une tête de ligne. Selon qu'ils sont affectés au transport des passagers ou qu'ils ne recherchent que du frêt, les bateaux austro-hongrois passent d'une côte à l'autre, et, desservant

1. La subvention, autrefois de 160.000 liras, pour un voyage bimensuel, a été augmentée, par décret du 4 février 1901, et s'applique aujourd'hui à un voyage hebdomadaire.

tantôt Venise, tantôt Bari, tantôt Brindisi — quelquefois ces trois ports au cours du même voyage — rétrécissent de plus en plus la sphère d'activité des Compagnies italiennes.

Dans de telles conditions, il est naturel que celles-ci finissent par ne plus porter de réel intérêt, par ne plus affecter les bons éléments de leur flotte qu'aux services de la Méditerranée. La *Puglia* — quoique l'esprit bien connu de sa fondation ait été de relever le commerce maritime de l'Italie dans l'Adriatique — vient de créer une ligne américaine et, de celle-là surtout, espère des dividendes. Les conditions actuelles de l'agriculture dans les Pouilles et la perspective d'un remaniement des tarifs douaniers austro-hongrois donnent à penser, d'ailleurs, qu'elle a été prévoyante. La *Navigazione generale* ne tient bureaux ouverts dans les ports adriatiques qu'à raison des conventions passées avec l'État. Au total, des subventions et des *trusts*, conclus, pour certaines lignes, avec les puissantes Sociétés austro-hongroises, permettent seuls aux italiennes de végéter sur l'ancien « golfe » vénitien.



Quand on rapproche de la réalité présente, nous ne disons pas même la fortune de Venise au moyen âge, mais les espérances qu'avait éveillées en Italie l'ouverture du canal de Suez, on éprouve le sentiment d'une déchéance subie par toute la latinité. Car, s'il est un phénomène qui a échappé aux prévisions des artisans de ce canal, c'est bien la substitution partielle des races de l'Europe centrale à la race latine, dans le profit qu'il était raisonnable d'en espérer.

Vue de haut, la fonction économique de l'Adriatique est bien de relier l'Orient, par la Méditerranée, au centre de notre continent. Mais il y avait lieu de croire que le *punto d'appoggio* — comme disait Pietro Verri — entre la mer et ce vaste *Hinterland*, resterait fixé à Venise. Cette ville, qui n'a plus guère de commerce en propre et dont les industries d'art fournissent peu à l'exportation est, du moins, remarquablement placée pour le commerce de transit. Sa prédestina-

tion semble tout indiquée de tête de ligne de grands vapeurs affectés aux voyages d'Orient et de tête de ligne de voies ferrées desservant la Suisse et une partie de l'Allemagne. La zone d'efficacité de Trieste est bien distincte, et les deux villes, également italiennes de cœur, sont plutôt sœurs que rivales.

La nouvelle Italie, malheureusement, n'a su faire de Venise ni une tête de ligne maritime, ni une tête de ligne ferrée — au large sens économique des mots. L'article 13 de la loi du 23 avril 1893, en décidant « qu'à partir du 1^{er} juillet 1894, un voyage mensuel aurait lieu de Venise à Bombay », posait un principe resté sans exécution. Le régime des communications entre le grand port de l'Adriatique, les Indes, et, à plus forte raison, l'Extrême-Orient, n'a été l'objet jusqu'ici que de tâtonnements infructueux.

Au lieu de susciter et d'encourager des initiatives nationales, le gouvernement italien traita, en 1895, avec la *Peninsular*, moyennant une subvention excessive de 500.000 lires par an. Il stipulait que, toutes les trois semaines, un vapeur

assureraient le service de Venise à Port-Saïd, en coïncidence avec les autres vapeurs de la même Société, à destination de tous les pays d'outre-Suez. C'était, par conséquent, placer sous pavillon britannique tout le commerce entre Venise et l'Orient. C'était, de plus, exposer les marchandises à plusieurs transbordements, et offrir une prime à la mauvaise volonté de la Compagnie, pour toutes celles qui pouvaient faire concurrence aux produits anglais. Sous un pareil régime, les avaries chroniques, les erreurs de destination, les défauts de coïncidence, à Port-Saïd, entre le vapeur en provenance de Venise et ceux qui poursuivaient leur route sur les Indes, causèrent un tel tort au commerce vénitien que celui-ci finit par ne plus s'adresser à la *Peninsular*. « Le service de la Compagnie, dit M. Antonio Teso, dans son beau livre *L'Italia e l'Oriente* (p. 317), devint si extravagant que beaucoup d'exportateurs préférèrent avoir recours au *Lloyd* autrichien. »

D'un commun accord, du reste, le gouvernement italien et la *Peninsular* résilièrent leur contrat avant échéance. En vertu des nouvelles conven-

tions des 9 novembre 1899 et 15 mars 1900, c'est la *Navigazione generale* qui prit la place de la Compagnie anglaise. Mais elle ne recueillit pas, loin de là, toute la subvention. Une partie de 500.000 liras reçut des affectations qui n'intéressaient en rien Venise, et l'on a rarement mieux touché du doigt les préjugés de cette politique commerciale qui, en Italie, subordonne tous les intérêts adriatiques aux méditerranéens. Le système du transbordement obligatoire à Port-Saïd fût maintenu. Toute la différence est qu'on transborde aujourd'hui sur bateaux de la même *Navigazione generale*, en provenance de Gênes et à destination de Bombay. Dans la convention du 9 novembre, les seules satisfactions accordées au commerce vénitien furent qu'on lui réserverait un tiers du tonnage; que les prix de transport de Gênes et de Venise à Bombay seraient « parifiés »; et qu'enfin la marchandise en provenance ou à destination de Venise serait exempte, à Port-Saïd, de surtaxes de transbordement ou de frais de magasinage éventuel.

Cet arrangement souleva de telles protesta-

tions, dans la presse et même à Montecitorio, qu'il reçut, le 15 mars suivant, une disposition additionnelle. Le ministre des Postes d'alors, M. Pascolato, l'éminent directeur de l'École de commerce vénitienne, obtint de la *Navigazione generale* quatre voyages annuels de Venise à Bombay, sans transbordement à Port-Saïd. Ils auront lieu, si l'essai donne de bons résultats, entre les mois de janvier et de mai de chaque année, époque de la plus forte exportation des Indes. Et là s'arrête, en dépit des promesses de la loi de 1893, le bilan des initiatives gouvernementales en vue de ramener à Venise un peu du trafic de l'Orient.

Le régime des chemins de fer n'est, du reste, pas mieux approprié que celui des lignes de navigation aux intérêts vénitiens. Il semblait que l'ouverture du Brenner, mettant en communication l'Adriatique avec le Tyrol et l'Allemagne du Sud, dût susciter un large courant commercial. Cette thèse avait pour elle la géographie, mais, contre elle les tarifs excessifs, l'insuffisance de matériel, les défauts d'exploitation qui empêchent trop souvent, en Italie, l'industrie des chemins de fer de

rendre des services normaux. Cette industrie est mal adaptée aux besoins du trafic international. Il en est résulté que la Compagnie autrichienne de la *Sudbahn*, opposant sa propre ligne de pénétration dans le Tyrol à celle du Brenner, est arrivée à accaparer et à acheminer sur Trieste le commerce de la Bavière et d'une partie de la Suisse¹. On a bien essayé de faire passer par Venise une petite part du trafic de la Lombardie, en appliquant, sur le réseau de l'Adriatique, un tarif réduit de 25 0/0 aux marchandises destinées à l'exportation par mer. Mais ce n'est là qu'une mesure de très faible efficacité.

Mal desservie, économiquement, par les voies ferrées qui devraient alimenter son commerce de transit, Venise n'a guère à offrir de frêt de retour aux navires qui jettent l'ancre dans son port. « Ces navires, dit très justement M. Teso, doivent repartir sur lest et aller chercher cargaison ailleurs. De là vient que les tarifs de transports maritimes sont plus élevés pour Venise que pour Gènes et

1. D'après certains économistes italiens et notamment M. Strini (*L'Arlberg e il porto di Genova*), le port de Trieste ferait concurrence même à Gènes et au Gothard, par l'Arlberg.

Trieste, et que ces deux ports ont les préférences des armateurs. » Ajoutons qu'il n'existe plus, ou presque plus, de marine proprement vénitienne. « Des chantiers célèbrés jadis par les historiens et les poètes ne sortent plus guère que des barques... Même le goût de la mer s'en va... Si l'on met à part les gondoliers, qui passent leur vie sur les canaux de l'incomparable ville, et qu'on ne saurait qualifier gens de mer, la circonscription maritime de Venise ne compte pas plus de 5.300 pêcheurs et de 6.500 marins. On comprend dès lors la décadence du commerce extérieur de l'antique reine de l'Adriatique et que ce qu'il en reste soit aux mains des Anglais et des Autrichiens¹. »



Les causes de cette décadence font entrevoir les remèdes. Seuls sans doute des poètes peuvent rêver pour Venise une sorte de réintégration dans son rôle historique. Mais, dans l'économie de la péninsule, et même au point de vue du trafic international,

1. A. Teso, *L'Italia e l'Oriente*, p. 391 et 397.

il apparaît clairement qu'on n'a pas su lui ménager la fonction à laquelle elle est apte. Pourquoi, par exemple, ne partagerait-elle pas avec Gènes le privilège de desservir une partie de la Suisse et surtout le grand foyer industriel lombard ?

Car enfin cette primauté de Gènes, qui éclate en tant de traits¹, n'est pas un pur don de nature, ni le fruit exclusif de l'activité et de l'entente aux affaires, qui ont valu aux Génois une si juste réputation. Ce port occupe, sur la Méditerranée, le fond du golfe qui s'enfonce le plus avant dans le continent européen, et l'*Hinterland* — qui communique d'ailleurs avec la Suisse par les grands défilés des Alpes — est lui-même une des régions les plus riches et les plus industrieuses de l'Europe : c'est là une position géographique incontestablement privilégiée. Mais, pour que ces privilèges sortissent leur effet, il a fallu que la main de l'homme cor-

1. Le tonnage des vapeurs inscrits dans le seul port de Gènes (250.948 tonnes, d'après l'*Annuario statistico italiano* de 1900) dépasse d'environ 50.000 tonnes celui des vapeurs inscrits dans tous les autres ports du royaume. Les recettes de la douane de cette ville (412.067.323 liras en 1899) atteignent au tiers de celles des douanes réunies. Le mouvement général du port atteint cinq millions de tonnes. Celui de Marseille n'est guère supérieur que d'un sixième.

rigeât ou compensât certaines causes d'infériorité. Il n'est point de plus mauvais voisinage, pour un port moderne, qu'un à-dos montagneux immédiat, comme il n'en est point de meilleur que l'embouchure d'un fleuve. Or non seulement aucune artère navigable ne débouche à Gênes — comme, par exemple, à Hambourg, à Rotterdam, à Anvers — mais le port est encaissé par l'Apennin et ne communique avec l'intérieur que par le tunnel des Giovi.

Il est question, en ce moment même, d'ouvrir un second tunnel à peu près parallèle, dont la dépense n'est pas évaluée à moins de 70 millions. De plus, l'aménagement du port laissant beaucoup à désirer, eu égard au mouvement croissant de la navigation, une Commission officielle, constituée le 8 mars 1899, vient de conclure à une série de travaux dont le devis atteint 58 millions. Ces millions, on se propose sans doute de les demander à un *Consortium*, formé entre la ville de Gênes, des communes et des provinces de la Lombardie et du Piémont, la Compagnie de la *Rete Mediterranea*, certains établissements finan-

ciers, etc. Mais enfin, sous forme de garanties d'intérêts ou de remboursements à longue échéance, une part de la dépense retombera, en définitive, à la charge de l'État. Ce n'est pas tout encore : il est admis en général, et notamment par les Génois, que le matériel roulant de la *Rete Mediterranea* est tout à fait inférieur aux besoins du trafic ; une vingtaine de millions de lires devraient être employés à sa reconstitution. Le percement du Simplon, dont Gênes aspire à être « tête de ligne », comme elle l'est déjà du Gothard, a, sinon fait éclore, au moins vivifié ces divers projets, dont la traduction en chiffres donne à réfléchir.

Si l'on ne peut obtenir qu'à ce prix — cent cinquante millions en tout — le maximum d'épanouissement et d'efficacité du port de Gênes, ce *maximum* est-il bien le but devant lequel doit s'hypnotiser, en quelque manière, la politique commerciale de l'Italie ? Et l'élévation des sacrifices nécessaires n'est-elle pas un avertissement qu'il faut décidément, pour mettre ce port en pleine valeur, beaucoup aider la nature ?

Si l'on consentait à l'aider, sous d'autres formes,

et dans une mesure infiniment plus modeste — par exemple en adaptant aux besoins du trafic les voies navigables ou les canaux qui relient l'Adriatique à la Lombardie et même au débouché du Simplon — n'obtiendrait-on pas, à moindre frais, des résultats plus appréciables?

Les Italiens du moyen âge s'entendaient à la canalisation¹, et c'est un fait étrange que ceux d'aujourd'hui, en dépit des remarquables facultés d'assimilation dont ils ont fait preuve, ne comprennent pas la fonction réservée à la navigation interne dans l'économie générale de leur pays. Ce l'est d'autant plus que l'Italie est un pays d'électriciens, et que la question d'aménagement des cours d'eau se lie intimement à celle de la production des forces électriques. L'étonnement augmente encore, quand on songe que l'Italie est obligée d'acheter le charbon à l'étranger, et que l'utilisation des voies fluviales, combinée avec la substi-

1. Le granit qui a servi à la construction de la basilique de Saint-Pierre de Rome vient de Baveno, sur le lac Majeur. Il a été transporté par le *Naviglio Grande*, à Milan, puis par le *Naviglio* de Pavie, le Tessin et le Pô à Venise. De Venise, il a fait le tour de l'Italie, par mer, jusqu'à Fiumicino, à l'embouchure du Tibre. — On voit que la génération d'alors savait utiliser les voies d'eau.

tution de la « houille blanche » à la noire, équivaldrait à décharger d'une centaine de millions de livres le plateau de l'importation.

M. le général Bigotti, qui s'est fait, au milieu de ses compatriotes indifférents ou incrédules, l'apôtre de l'amélioration du système fluvial de la Haute Italie, et qui fut délégué, l'année dernière, par son gouvernement, au VIII^e Congrès international de navigation, réuni à Paris — a très opportunément rappelé que, *sous le régime autrichien*, cette question était à l'ordre du jour.

« Que cette partie de notre péninsule, dit-il, se trouve dans des conditions favorables aux transports par eau, un fait suffirait à le prouver : en 1846 et en 1848, la Société milanaise Perelli et Paradisi, et le *Lloyd* autrichien jusqu'en 1859, offrirent un service régulier de bateaux, de Venise à Pavie. Seize petits vapeurs et cent trente péniches y étaient affectés. Seulement, en 1848, la République de Venise réquisitionna le matériel de la Société Perelli, pour la défense de la ville et, à partir de 1859, le *Lloyd* ramena le sien à Trieste¹. »

1. Ces faits étaient encore attestés tout récemment, par le *Gior-*

« Les préoccupations politiques étaient trop intenses alors, pour qu'on s'occupât des questions de navigation. Du reste, on entrait dans la période de la construction des voies ferrées, auxquelles allait toute la sollicitude. »

« Il est à noter, pourtant, qu'à cette époque les bateaux étaient lourds et d'un tirant d'eau considérable. Aujourd'hui, grâce aux progrès de la traction mécanique, il est bien plus facile de naviguer sur les eaux basses. On construit des bateaux et des remorqueurs qui n'ont qu'un tirant de 0^m,80, et qui développent néanmoins une force de traction considérable : témoin le *Nouveau Fram*, destiné à la navigation sur la Loire¹. »

En adaptant ces données générales aux conditions actuelles de la Haute Italie, M. le général Bigotti a pu faire applaudir récemment, dans un banquet de la *Société promotrice de l'Industrie*

nale dei lavori pubblici du 2 janvier 1901, qui, dans un article pressant, montrait aux Italiens le développement de la navigation fluviale en France et surtout en Allemagne.

1. Général Bigotti : *Le huitième Congrès international de navigation et la navigation interne en Italie*. Turin. Roux : 1900.

Les objections tirées de la rapidité et du peu de fond des cours d'eau dans la Haute Italie sont de celles que les ingénieurs modernes savent résoudre. Quant au prétendu préjudice que le

nationale, à Turin, ces paroles inspirées par l'œuvre du Simplon : « Tout le monde parle des voies ferrées d'accès au nouveau tunnel; mais personne ne songe qu'à son débouché Sud on rencontre le Toce *canalisable*, et que de là les marchandises venant de l'autre côté des Alpes peuvent être transportées par voie d'eau jusqu'à Venise, où la route de l'Orient s'ouvre pour elles. » Le Pô, en d'autres termes, créé, semble-t-il, pour relier les Alpes à la mer, deviendrait pour Venise à peu près l'équivalent de ce que le Rhône est pour Marseille¹. Le projet n'est, du reste, ni nouveau, ni étrange. On en avait conçu un bien plus ambitieux, en 1866, puisqu'il consistait à ouvrir un canal de Venise à la Méditerranée, débouchant sur la Spezzia.

Il ne saurait être question, bien entendu, de

développement du réseau fluvial causerait aux Compagnies de chemin de fer, l'expérience des autres pays montre ce qu'il faut en penser. C'est le grand ingénieur italien Cattaneo qui disait, dès 1841 : « Pour porter au plus haut point la prospérité d'un pays deux moteurs sont nécessaires, les chemins de fer et les canaux. Ils sont l'un à l'autre *ce que l'association de deux métaux est à la pile voltaïque*. » — Au Congrès précité, un orateur traduisait cette pensée sous une autre forme : « Le rail et l'eau doivent se prêter concours. »

1. Nous empruntons à l'étude qu'a bien voulu nous commu-

raviver en ce moment, à propos de l'ouverture du Simplon, la vieille rivalité de Venise et de Gênes, et de les opposer l'une à l'autre, comme si l'une ou l'autre devait fatalement succomber, dans une lutte économique dont le monopole du commerce maritime serait l'enjeu. Mais pourquoi écarter systématiquement l'idée d'un équilibre de fonctions et d'intérêts, symbole de celui que la nature même a ménagé à la péninsule entre l'Adriatique et la Méditerranée ? Dans l'état actuel des choses, est-il même bien sûr que le port de Gênes soit à la hau-

niquer M. le général Bigotti quelques données techniques, touchant l'ouverture de cette nouvelle artère au commerce international.

La canalisation du Toce, de Domodossola au lac Majeur, devrait être effectuée sur un parcours d'environ 30 kilomètres. Elle coûterait 7 millions.

De Gravellona à Sesto-Calende, la navigation s'opérerait par le lac Majeur.

De Sesto-Calende à Milan, il suffirait de rectifier, sur plusieurs points, le *Naviglio Grande*, canal déjà utilisé pour le transport de la pierre, du bois, du charbon, et qui, traversant la ville de Milan, débouche sur le *Naviglio* de Pavie.

Le *Naviglio* de Pavie (à écluses) exige des rectifications, évaluées à sept millions. Il communique avec le Pô, par le Tessin.

Une ligne fluviale directe du débouché du Simplon à Venise pourrait éviter le détour par Milan, à la condition qu'on remît en état l'ancien canal Bereguardo, latéral à cette rivière, entre Abbiategrosso et Pavie.

Ajoutons que, tout récemment, de ce dernier point à Venise, une ligne de navigation vient d'être organisée par une Société qui a mis en service deux remorqueurs.

teur de sa fonction, qu'on veut exclusive ? L'année dernière encore, l'encombrement de ses quais, les doléances de la presse locale, l'écho d'autres doléances, qui venaient, celles-là, de l'industrie et du commerce lombards, semblaient bien indiquer que, sauf travaux et dépenses gigantesques, le grand port méditerranéen ne pourra bientôt plus suffire au mouvement régulier des échanges entre les pays d'outre-mer et la Haute Italie ¹. — Est-ce, du reste, à une époque où une grève suffit à paralyser le mouvement d'un port, est-ce à la veille de l'échéance des traités de commerce avec l'Europe centrale, qu'il est prudent de concentrer, sur la seule ville de Gênes, toutes les tendances du commerce d'exportation et surtout d'importation ? Tel ne paraît pas être l'avis des intéressés lombards, qui, à plusieurs reprises, ont demandé l'établissement de tarifs différentiels, « permettant à

1. L'insuffisance des voies ferrées d'accès au port et de communications avec l'intérieur occasionne de fréquents encombrements de charbon sur les quais et sur les chalands de Gênes, pendant que certaines usines de Lombardie ou du Piémont sont obligées de chômer, faute de combustible. Le fait s'est produit, l'année dernière, aux établissements Bøvisa, de Milan, et aux aciéries de Bolzaneto.

Venise de devenir enfin un port d'approvisionnement et un débouché pour Milan » (Vœu Rossi, au Conseil municipal de Milan, 30 janvier 1900); ni même du gouvernement de Rome, qui, par décret royal du 12 mars suivant, a nommé une Commission « pour l'étude des mesures propres à développer la navigation intérieure entre Milan et Venise ».

Un système de navigation fluviale qui permettrait de transporter à bas frais (au *quart*, dit-on, du tarif actuel des voies ferrées) les marchandises pesantes du lac Majeur à la mer et *vice versa*, rendrait donc à l'industrie lombarde — c'est-à-dire, en somme, au pays tout entier — des services incontestables. Il en rendrait de plus grands encore à Venise, en lui permettant d'alimenter cette industrie de matières premières, telles que charbon, pétrole, coton, soies brutes, etc., et en lui réservant une part dans le mouvement d'exportation. Il ouvrirait même peut-être, grâce à la future ligne du Simplon, une nouvelle route au commerce international, entre la Suisse, le bassin de l'Adria-

tique et les au-delà¹. Alors, sans doute, la question des communications directes entre Venise, les Indes et l'Extrême-Orient pourrait être résolue, et l'abondance naturelle du frêt dispenserait le gouvernement de Rome des demi-mesures et des onéreuses subventions. Du même coup une reprise serait assurée au commerce italien, sur l'Adriatique, et une chance se présenterait de rétablir quelque peu l'équilibre de cette mer.



Il faut vouloir, avec la fin, les moyens. Dans tous les milieux cultivés et prévoyants d'Italie, à la *Dante Alighieri*, à la *Lega navale*, à la *Società geografica*, on sent approcher les dernières conséquences du triomphe, aisé d'ailleurs, du pavillon austro-hongrois. Les conquêtes pacifiques annoncent et précèdent les autres. Les vues de l'Autriche-Hongrie sur le canal d'Otrante ne sont

1. Surtout si, dans quelques années, l'intérieur de la péninsule des Balkans s'ouvre enfin au commerce occidental, par une ligne de l'Adriatique au Danube. — V. le chapitre v : *Les Chemins de fer du Balkan occidental*.

plus un secret de chancellerie. L'avenir, sauf mesures promptes, c'est l'interversion intégrale de la loi que le génie vénitien avait établie sur l'Adriatique. C'est l'aboutissement, non plus à la côte italienne, mais à la côte orientale, d'un réseau politique et économique tendu sur cette mer. Ports sans commerce, populations maritimes détournées de leur vocation naturelle, industrie des constructions navales à l'abandon, surcroît de misère dans les Pouilles, nous pouvons nous représenter ces perspectives, au moins par comparaison, en imaginant, par exemple, le pavillon français expulsé de la Méditerranée ou de la Manche. A cette perte brute et qu'à la rigueur les statistiques peuvent exprimer s'ajouterait la perte impondérable qui résulte, pour tout peuple, de l'abandon d'une des positions sur lesquelles la nature l'a assis. La supériorité stratégique de la côte orientale n'est déjà que trop regrettable pour que toutes les autres la corroborent¹.

1. L'imprévoyance des Italiens, à l'endroit de la défense de leur frontière du Nord, s'accuse aussi bien sur terre que sur mer. De même que, du lac de Garde à l'Adriatique, il n'existe pas une place forte apte à empêcher une armée autrichienne de se porter en quelques marches sur la grande ligne de Lombardie, de

D'autre part, Venise reste le centre des grands intérêts italiens dans l'Adriatique, et la prospérité d'un port, de nos jours, dépend surtout de l'état de ses relations avec un *Hinterland* industriel. Elle n'attirera de nouveau les navires de commerce et ne recommencera à compter dans le monde économique qu'autant qu'elle participera, comme Gènes, à l'activité de la région milanaise. Et comme elle est beaucoup plus éloignée de cette région, comme aussi, à cette cause d'infériorité, la seule atténuation possible est celle des frais de transport, la mise en état d'une grande voie navigable se présente comme l'unique moyen de conjurer sa décadence. En dernière analyse, la « lutte pour l'Adriatique », ou, plus exactement, la « lutte pour n'être pas expulsés de l'Adriatique », doit être engagée par les Italiens plus encore sur terre que

même, de Venise au canal d'Otrante, pas un port de guerre n'a été aménagé pour servir d'appui à une flotte italienne. L'Autriche-Hongrie, au contraire, a parfaitement assuré la défense du Trentin, et ses deux grands ports de Pola et de Cattaro constituent des positions de premier ordre pour l'offensive ou la défensive. Si elle parvient à s'installer à Vallona, rade admirable, l'Adriatique sera aussi peu abordable au pavillon de guerre qu'au pavillon commercial de l'Italie.

Du reste, l'Autriche n'est pas mieux couverte du côté de l'Allemagne.

sur mer, par une refonte du système intérieur de communications.

La conception, séduisante sans doute, mais exclusive, qu'ils s'étaient formée d'une sorte de juxtaposition économique de leur pays à l'Europe centrale¹, n'a pas subi avec succès l'épreuve de l'expérience. Nous sommes loin des bénéfices que devait procurer au commerce maritime italien, même dans la Méditerranée, la fonction de pourvoyeur de l'industrie allemande; plus loin encore de ce *Zollverein*, qu'avait rêvé M. Crispi, entre l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, puisque jamais, à la veille du renouvellement des traités en vigueur, ces deux premières puissances n'ont paru moins disposées à ouvrir leurs frontières aux produits agricoles de la péninsule. Reste donc à chercher une formule d'orientation économique plus large, et c'est la géographie qui la suggère. La Méditerranée mène partout, sans doute; mais, pour l'Italie, l'Adriatique est la route directe de l'Orient européen. Elle peut fort bien redevenir aussi celle de l'Orient asiatique, à la condition qu'on sache

1. Voir chapitre 1^{er}, p. 14.

aborder les obstacles, à Venise comme à Gênes.

Qu'elle dépense ici ou là, l'Italie doit prendre son parti de sacrifices considérables, et faire en quelque sorte une nouvelle avance aux générations futures, pour retirer de sa position géographique les avantages que celle-ci invite à recueillir. Seulement, en s'obstinant à dépenser comme si elle ne possédait, en somme, qu'un littoral — et c'est tout à fait l'esprit de la politique suivie depuis vingt ans — cette nation repousse une avance de la nature, qui lui en a donné deux. Elle s'expose, en outre, à voir ce bénéfice se retourner, si l'on peut dire, contre elle-même et l'Adriatique border un jour la péninsule — suivant une expression fort juste et déjà courante — à peu près comme un fossé entoure une prison. C'est ce que nous allons essayer d'éclaircir dans le chapitre suivant.

CHAPITRE IV

LA QUESTION ALBANAISE

La politique austro-hongroise en Albanie. — Son origine, son activité, ses ressources. — La mobilisation du clergé slave contre les intérêts italiens. — La côte albanaise menacée d'une occupation austro-hongroise. — L'entrevue des deux Empereurs à Berlin. — L'émotion en Italie, au mois de mai 1900. — L'avènement de Victor-Emmanuel III et la politique du prince de Monténégro. — La Russie et l'évolution de l'opinion publique en Italie. — La réaction contre le *Drang nach Osten*. — L'équilibre albanais.

L'Autriche vise, outre Salonique, Vullona et Durazzo, positions formidables qui, reliées à Cattaro et à Pola, ne seraient pas moins dangereuses pour l'Italie, dans l'Adriatique, que ne l'est Tunis dans la Méditerranée.

(*L'ora degli Slavi e gli Italiani dell' Austria*) Rivista politica e letteraria, 1^{er} novembre 1899.)

La lutte de pavillons, dont nous venons de rendre compte, ne se limite en effet ni aux intérêts commerciaux, ni à la portion de mer comprise entre les côtes italienne et austro-hongroise. La politique

de l'Autriche en Albanie élargit singulièrement le problème adriatique. Il faut insister sur les origines de cette politique et en préciser l'objet.

Dès le Congrès de Berlin, il y a vingt-deux ans, l'Autriche-Hongrie se faisait adjuger, à titre de complément de l'occupation de la Bosnie-Herzégovine, le droit de tenir garnison dans l'ancien sandjakat de Novi-Bazar, et la police maritime de la basse Adriatique, soit une porte sur l'Albanie et la surveillance du littoral de cette province. Le succès de sa politique en Serbie, où elle a gouverné jusqu'à l'année dernière, sous le règne nominal du roi Milan, lui a permis d'étendre cette zone de premier investissement à toute la frontière serbo-albanaise, c'est-à-dire d'entourer l'Albanie par trois côtés. Et la convention à peu près contemporaine, passée avec la Russie en 1897 et célébrée comme le *palladium* de la paix dans les Balkans, a placé la même région, sinon en texte, du moins en esprit, dans la sphère territoriale de son influence.

C'est donc d'accord avec les puissances en général et la Russie en particulier, que l'Autriche-

Hongrie fait apprécier à cette partie de l'Empire ottoman la bienfaisance de son contact « civilisateur ». C'est aussi d'accord avec la Propagande de Rome, puisqu'elle y détient le protectorat des intérêts catholiques. Et c'est d'accord avec l'Empire Ottoman lui-même, puisqu'elle s'est fait adjuger par lui le service des postes. Il en faut moins, aux hommes d'État de Vienne, pour mettre une politique au point, et à leurs agents, pour sentir que leur zèle est suivi avec bienveillance. L'Autriche-Hongrie étale en Albanie un véritable luxe de personnel consulaire. Elle est représentée à Scutari, à Durazzo, à Vallona, à Uskub, à Prizrend. Généralement choisis avec soin, ces agents ont tout ce qu'il faut pour rendre des services : du temps (car ce n'est certes pas la correspondance commerciale qui les absorbe); des fonds, dont leur gouvernement est, vis-à-vis d'eux, prodigue; la collaboration des Franciscains élevés à la bonne école de Bosnie et dont le prosélytisme, tant politique que religieux, est couvert par la Propagande.

Les instruments dont ils disposent sont merveilleusement adaptés au terrain. Nous sommes dans

la région la moins administrée, et, à coup sûr, l'une des plus pauvres de l'Europe : rien de mieux accepté que les distributions de secours, même collectifs. Nous sommes en pays de loyalisme équivoque : les *begs* ne sont pas rares auxquels il importe peu qu'une puissance ou une autre règne nominalement en Albanie, pourvu qu'ils conservent les privilèges de leur féodalisme *sui generis*. Nous sommes en pays où ni la race, ni la religion ne sont uniformes ; où il est facile d'exploiter tantôt le fanatisme musulman, tantôt le ressentiment chrétien, tantôt la cupidité du fonctionnaire turc, tantôt le vague désir de chacun de sentir la vie humaine et la propriété sous la sauvegarde d'une autorité un peu forte. La politique des consuls austro-hongrois consiste, au fond, à vulgariser l'idée qu'un jour ou l'autre leur gouvernement sera cette autorité-là. Tous les cultes, tous les intérêts, l'ordre public et même peut-être l'amour-propre « *schkipetar* », sont censés devoir en bénéficier. Aussi leurs avances et leurs largesses s'inspirent-elles publiquement des éphémérides de la monarchie de Habsbourg. C'est pour concilier des

prières au repos de l'âme de la malheureuse impératrice Élisabeth que le consul de Scutari distribuait, en 1898, deux cents charges de blé aux montagnards des environs d'Iusi. C'est le jour anniversaire de la naissance de l'Empereur, le 28 août, que le même consul invite tous les notables de la ville, sans distinction de culte, à un *five o'clock* somptueux.

Le mécanisme, fort bien agencé, qui triture à une même fin tant d'éléments disparates, a un moteur unique. Et c'est peut-être moins le ministre responsable qui siège au *Ballplatz*, ou le bureau compétent, que M. de Kallay, ministre des Finances et gouverneur général de la Bosnie-Herzégovine. Je ne sais plus quel publiciste viennois, faisant allusion à l'omnipotence de M. de Kallay en Bosnie, où il est vice-roi, au titre près, disait que la monarchie de Habsbourg se subdivise non en deux, mais en trois groupes d'États : la Cisleithanie, la Transleithanie, et la *Kallaythanie*. Cette boutade n'a besoin, pour exprimer une vérité politique, que d'une définition. Si l'on entend, par *Kallaythanie*, les pays, austro-hongrois ou non,

dans lesquels M. de Kallay donne l'impulsion effective aux intérêts généraux de la monarchie, la Dalmatie, la Croatie, la Serbie, et surtout peut-être l'Albanie, en font partie. Il ne se nomme pas un capitaine de district ou un commissaire de police sur le littoral dalmate; il ne se construit pas une route ou un chemin de fer d'accès à la frontière orientale; le *Ballplatz* n'envoie pas un agent officiel ou secret de l'autre côté de cette frontière, sans l'assentiment de M. de Kallay. La valeur et le crédit de l'homme lui ont sans doute ménagé ce rôle. La force des choses a voulu qu'il l'assumât. Cette région comprise entre le Danube, l'Adriatique et la Macédoine, de relief politique, ethnographique, social, si inégalement distribué, partie territoire austro-hongrois, partie « sphère d'influence », n'est-elle pas *une* sous le rapport des intérêts que la Monarchie y fait fructifier? N'est-ce point l'échiquier géographique de sa politique orientale? N'était-il pas fatal que les pièces en fussent, à la longue, centralisées entre les mains de l'homme qui a vivifié, en Bosnie, la formule de la succession *pro parte* de l'Autriche à l'Empire ottoman?

Aussi est-il devenu courant, chez les Albanais de la classe instruite, d'identifier par la pensée le régime éventuellement réservé à leur pays à celui de la Bosnie-Herzégovine. — « On nous dit que l'occupation autrichienne — écrit un correspondant de Scutari à la *Nazione albanese*, de Rome — a été un bienfait pour les Bosniaques, parce qu'elle a fait cesser l'anarchie, assuré la justice et la sécurité publique, ouvert des voies de communication, éclairé au gaz et à l'électricité les rues des villes, érigé des monuments et des casernes... Mais on n'ajoute pas qu'ils ont perdu, pour longtemps et peut-être pour toujours, l'espoir de se constituer en pays libre et autonome; qu'ils sont dans un plus triste état que nous, dont le gouvernement est qualifié par l'Europe de despotique, puisqu'ils n'ont ni la liberté de parler, ni celle d'écrire, ni le droit de manifester leurs sentiments de nationalité; puisqu'ils sont environnés d'espions autrichiens, attentifs à surprendre leurs paroles et leurs démarches, sûrs d'être emprisonnés ou expulsés au premier soupçon... Si, par malheur, notre pays albanais venait à passer de

la domination ottomane sous celle de l'Autriche, nous serions à jamais perdus. » Ce correspondant pourrait ajouter que, du « fonds de disposition » bosniaque — ce chapitre du budget *vrai* que M. de Kallay ne montre jamais aux Délégations — sort mainte subvention aux écoles et aux paroisses albanaises, avant-goût de ce que les *Schkipetars* lettrés appellent déjà entre eux *caritas austriaca*.

Au surplus, ces visées de la monarchie de Habsbourg sur l'Albanie ne sont pas plus étonnantes que l'énergie et la variété de sa propagande. Elle s'inspire ici de principes plus substantiels que celui de la politique des lieues carrées. L'Albanie est la seconde et nécessaire étape du mouvement qui porte toute l'activité extérieure de la Monarchie vers l'Orient. C'est la position dont l'occupant tiendra les clefs de l'Adriatique et se ménagera en même temps un rôle dans l'équilibre méditerranéen — rôle qui prendrait toute son ampleur par l'occupation de Salonique. C'est donc, d'abord et avant tout, le chemin de la mer, et non plus seulement de la mer resserrée entre deux péninsules, mais de la nappe jetée entre trois continents. Occupant

l'Hinterland, l'Autriche a sous main les moyens constants de se mêler aux affaires de l'Empire ottoman. Elle devient le candidat le plus avancé au règlement des questions macédoniennes, et c'est bien le cas de dire qu'on ne peut plus tirer un coup de canon dans les Balkans sans sa permission. Enfin — et c'est la face *défensive*, non la moins intéressante, de la politique du *Drang* — elle enfonce son administration et son armée, comme un coin, au cœur de la race serbe, prévenant par là tout réveil de la question des nationalités sur sa frontière sud-orientale. C'est une série d'avantages que l'occupation de la Bosnie-Herzégovine, à elle seule, a certainement inaugurée, mais ne pouvait clore. Serajevo, Vallona, Salonique marquent les trois étapes à franchir pour que la « poussée » de l'Autriche, encouragée par l'Allemagne, à travers le Balkan, prenne un sens complet.



L'Autriche-Hongrie à Salonique, c'est une question internationale; nous l'aborderons tout à l'heure. Mais l'Autriche-Hongrie à Vallona, sur le canal d'Otrante, c'est déjà, c'est surtout une question d'équilibre *italien*. On comprend du reste qu'elle préoccupe aujourd'hui l'opinion dans la péninsule — cette opinion qui, vingt ans plus tôt, pendant la période préparatoire à la conclusion de la Triplice, était façonnée par M. Sonnino et son école à ne voir de péril que du côté de Bizerte!

On peut soutenir, en effet — et c'est un thème familier à l'ancienne école de M. Crispi — que si le gouvernement italien eût laissé, lui, transpirer des prétentions sur l'Albanie, il se fût heurté du côté des puissances, surtout de ses alliés, à des objections plus dirimantes encore que celles qu'ont rencontrées ses vues sur Tunis et Tripoli. On peut admettre que, même d'accord avec les puissances, il eût vraisemblablement acheté un établissement ferme ou un protectorat dans ce pays plus cher

encore qu'en Érythrée. On peut même discuter si l'Albanie se prête au rôle de « colonie de rapport », de « colonie de repeuplement », ou résiste, par ses conditions ethnographiques, sociales, agricoles, à une tentative de colonisation quelconque. Toutefois deux points sont certains. Du jour où, faute d'avoir pu lever ces difficultés ou ces scrupules, l'Italie devrait souffrir que la monarchie austro-hongroise s'installât à sa place en Albanie, l'indépendance de sa côte orientale serait irrémédiablement compromise. L'Adriatique deviendrait, non plus par métaphore, mais à la lettre, un lac austro-hongrois. De plus, tous les rapports immédiats, soit politiques, soit commerciaux, entre la péninsule italique et celle des Balkans, rapports indiqués par la nature, consacrés par l'histoire, seraient interceptés au profit de la même puissance. L'Italie se trouverait, du même coup, investie et isolée : investie non plus seulement par les Alpes, mais par mer ; isolée des Balkans, qui deviendront quelque jour un théâtre d'événements intéressant toutes les nations, ouvert à toutes les compétitions, présentant à une diplomatie alerte

toutes les ressources du jeu des compensations et des gages. L'installation de l'Autriche-Hongrie sur le canal d'Otrante réduit de moitié l'échiquier politique italien. Le jeune royaume n'est plus, géographiquement et moralement, qu'un appendice de l'Europe centrale. Le champ de son activité, s'il lui en reste, en cet état de dépendance, est strictement limité à la Méditerranée occidentale.

L'éventualité est alarmante, au même degré, pour l'amour-propre et pour l'intérêt national. Car enfin la région albanaise est comprise dans la sphère naturelle de rayonnement de l'Italie. Un bras de mer les sépare. Autour de l'antique Dyrrachium (le Durazzo moderne), Venise a fondé, fait vivre, longtemps défendu des boulevards contre l'islamisme. Les vestiges de sa colonisation, monuments, traditions commerciales, usage du dialecte vénitien, sympathies pour le génie latin, sont encore aujourd'hui sensibles. Un cabinet italien qui aurait une politique de l'autre côté du canal d'Otrante trouverait, dans son pays même, une foule d'auxiliaires naturels et précieux. Ce

sont les descendants des bandes amenées dans les Pouilles, au xv^e siècle, par Scanderbeg, qui prirent part aux querelles des Aragons et des Angevins — ou des émigrants chassés par l'invasion musulmane. Cette colonie albano-italienne, disséminée aujourd'hui dans toutes les classes sociales et dans toutes les provinces de la péninsule, particulièrement en Sicile et dans les Calabres, n'a perdu ni la conscience de ses origines, ni même le sentiment de *fratellanza* vis-à-vis des Albanais autochtones. Elle donne des preuves de vitalité, puisqu'elle a des Comités¹, une littérature, et même un collège ecclésiastique, celui de San Adriano, près de Naples, où un contact permanent s'établit entre les Albanais qui viennent faire leurs études en Italie et les Italiens qui se proposent d'exercer le sacerdoce dans les diocèses de Scutari, d'Uskub ou d'Alessio. Elle fournit à l'État un contingent de caractères et d'intelligences qui ne laisse pas de marquer dans les carrières libérales et les fonctions publiques. M. Crispi sort de cette souche,

1. Les deux principaux sont le *Comitato nazionale albanese*, qui a son siège central à Lungro, dans les Calabres, et la *Società nazionale albanese* de Rome, présidée par M. Lorecchio.

et ne la désavoue point, quoique — ses anciens collègues de Vienne et de Berlin peuvent lui rendre cette justice — il se soit consciencieusement dérobé, pendant toute sa carrière politique, aux inspirations qui eussent pu lui venir de son atavisme « schkipetar ».

L'histoire si tourmentée de la formation du royaume d'Italie, les conditions que les puissances de l'Europe centrale ont mises à leur « amitié », puis à leur alliance, les difficultés de sa politique intérieure, expliquent sans doute qu'au Quirinal et à la *Consulta* les yeux, pendant trente ans, se soient systématiquement détournés de ces souvenirs et de ces suggestions ¹. Mais l'opinion, qui n'a pas les mêmes responsabilités, ne peut manquer, à la longue, d'être frappée d'un fait. Le déclin du pavillon italien sur l'Adriatique est sensible ; les gros capitaux, les initiatives sub-

1. Cependant plusieurs journaux, parmi lesquels *Il Commercio italiano* (25 novembre 1900), viennent de rappeler opportunément que la politique de Cavour se préoccupait de l'expansion de l'Autriche sur la côte adriatique des Balkans, et que la prévoyance de ce grand homme d'État, pour détourner cette menace, entretenait de façon vigilante de bons rapports avec l'Empire ottoman.

ventionnées, l'appui gouvernemental sont du côté de ses concurrents. Et pourtant, c'est encore la race latine qui fournit communément à ceux-ci, contre elle-même, les officiers et les équipages; c'est la langue italienne qui, sur presque tous les bâtiments du *Lloyd*, est celle du commandement à bord; ce sont des Italiens de Trieste, de Fiume, de Zara, de Spalato, qui, négociants, commissionnaires, armateurs, entretiennent, pour une large part, le mouvement des frets. De même, en Albanie, où les consuls austro-hongrois ont monopolisé l'influence politique et l'appuient sur la force brutale de l'argent, l'histoire rappelle que les premières frayées de la civilisation sont l'œuvre de Rome et de Venise, qu'un dialecte italien fut, presque jusqu'à nos jours, l'unique véhicule de l'enseignement religieux et des rudiments de la « culture » occidentale; les phénomènes actuels manifestent que l'unique influence dont l'indomptable Schkipetar ne sente pas le poids, et que même, dans une certaine mesure, il recherche, est l'influence latine, apportant, depuis des siècles, une caresse à sa barbarie. Et ainsi, du haut en

bas du bassin adriatique, c'est, aux yeux des Italiens cultivés, un héritage national qui va se dissipant lentement; ce sont des éléments d'influence *actuels* qui restent inutilisés; c'est tout un capital intellectuel et social que la politique d'une puissance voisine, mieux encore, alliée, confisque à ses fins propres, tendant à ramener ceux qui l'amassèrent à je ne sais quel état de prolétariat, dans la hiérarchie, sinon des individus, du moins des races.

Si, encore, la propagande autrichienne s'entourait de quelques précautions de forme, propres à masquer son but et à atténuer, dans le détail, les froissements qu'il est bien impossible d'éviter tout à fait, peut-être la « question albanaise » continuerait-elle à sommeiller, en Italie. Ce serait affaire d'égards et de doigté, non point peut-être de chancellerie à chancellerie (car celle de Rome, par principe, passe sur bien des choses), mais de chancellerie à peuple voisin, le gouvernement de Vienne n'ayant pas intérêt, en somme, à raviver le souvenir des procédés qui l'ont rendu légendaire dans la péninsule. Mais, soit excès de zèle

de ses agents, soit défaut d'instructions conciliantes, à chaque instant, au cours de ces dernières années, quelque menu fait, imprévu, suggestif, lancinant, est venu rappeler les Italiens qui suivent les affaires albanaises aux réalités de la politique orientale des Habsbourg.

Tantôt ce sont les écoles laïques italiennes de Scutari, subventionnées par le gouvernement de Rome, sur lesquelles s'abat la censure ecclésiastique en 1896 : défense signifiée au clergé diocésain d'administrer les sacrements, soit au personnel enseignant, soit aux parents des élèves¹. L'archevêque, M^{sr} Guerrini, s'est avisé que ce personnel devait être affilié à la franc-maçonnerie, et tout le monde pense, et tout le monde répète qu'il a été renseigné surtout par le consulat austro-hongrois, les Franciscains, protégés de M. de Kallay, les Jésuites, dont les œuvres sont inscrites au budget « de disposition » bosniaque. La résistance dure trois ans, car les écoles sont populaires. Le Vatican lui-même ordonne le retrait de

1. Avant 1891, il y avait des écoles italiennes non seulement à Scutari, mais à Prevesa, à Vallona et à Durazzo. Ces trois dernières furent supprimées par M. le marquis di Rudini.

l'interdit, au mois de février 1899, à la suite d'un voyage *ad limina* de l'archevêque. Mais on n'a pas encore rendu de catéchistes à ces écoles, malgré les instances des maîtres et des parents. Laïques, italiennes, et d'esprit naturellement réfractaire à la propagande austro-hongroise, il faut bien qu'elles restent marquées d'athéisme extérieur par la coalition dont le consul impérial et royal est l'âme.

Tantôt c'est une Société de navigation italienne qui tente de ranimer les transactions commerciales entre les deux rives du canal d'Otrante : nous savons comment le *Lloyd* répond aux initiatives de la *Puglia*. Au fond, ces transactions portent-elles sur des quantités si considérables qu'une des plus puissantes Compagnies de l'Europe ait intérêt à les accaparer ? On sait le contraire partout, et singulièrement dans les bureaux du *Lloyd*. Mais, dans un intérêt politique évident, il faut que le pavillon qui apporte un peu d'animation et de profits à la côte albanaise soit celui du *Lloyd* ; que les agents du *Lloyd* étendent leurs relations avec les exportateurs de Durazzo, de

Vallona et même d'Antivari, port frontière monténégrin; qu'enfin et surtout le service de la poste soit monopolisé par le *Lloyd*. C'est une des plus sûres garanties que les idées subversives, *austriaco sensu*, n'entreront point en Albanie. Ces idées viennent souvent d'Italie. Sous forme de lettres missives, on les supprime¹; sous forme d'imprimés, on les retourne. Les employés des bureaux de l'intérieur ont ordre d'appliquer aux journaux une jurisprudence que les théoriciens du droit international peuvent méditer. Ils étendent à ces bureaux le bénéfice d'exterritorialité reconnu aux navires; l'immeuble affecté au service de la poste, à Janina, à Durazzo, à San-Giovanni di Medua, est censé adhérer non au sol ottoman, mais au sol austro-hongrois. Il ne saurait donc pas plus être contaminé par les organes mal pensants que l'hôtel des Postes à Prague ou à Vienne. La censure y fonctionne, et, sereinement, le journal est renvoyé à son expéditeur avec le timbre sacramentel : *Proibito negli Stati ed Imperi AUSTRIACI*. L'ancien *Diritto*,

1. Y compris la correspondance consulaire.

qui se mêlait inopportunément des affaires d'Albanie, a fait maintes fois l'expérience de ce curieux principe; la *Nazione albanese*, qui paraît à Rome, et qui a les mêmes torts, la renouvelle à chaque instant. Le comble est que ce modeste organe, d'esprit à la fois très albanais et très loyaliste vis-à-vis de l'Empire Ottoman, se borne, en somme, à supplier le Sultan de tenir l'œil ouvert sur les menées de l'Autriche, et qu'il est expulsé, de chez le Sultan, par la puissance même contre laquelle il se flatte de le mettre en garde.

Ceci peut passer, à la rigueur, pour du vaudeville grave. Mais le point véritablement sensible aux Italiens instruits des choses d'Albanie est l'abus que l'Autriche fait contre leur pays de son protectorat des intérêts catholiques, d'accord, le plus souvent, avec la Propagande. C'est une tactique analogue à celle qui mine l'« italianité » sur le littoral de la haute Adriatique¹; c'est le même clergé slave que l'Autriche attire sur sa ligne d'opérations, à cette différence près qu'en Istrie elle agit surtout par le clergé séculier, et,

1. Voir le chapitre II : *L'Irrédentisme contemporain*,

en Albanie, par les réguliers; et c'est, au fond, le même souffle antiitalien, facile à déchaîner chez les catholiques de presque tous les pays, alimenté ici par les rivalités de race, qu'elle utilise à ses fins de domination sans partage sur toute la côte. En Albanie, elle vise à substituer aux prêtres, enfants du pays, ou Italiens d'origine, les Franciscains, dont la Bosnie fournit une pépinière abondante. A Uskub, à Jagnevo, à Zumbi, à Ipek, ces substitutions, qui sont rarement du goût des paroissiens, ont contribué à faire le vide dans les églises; heureux encore, les catholiques mécontents, lorsque le consul impérial et royal ne les dénonce pas au *mutessarif* comme agitateurs!

On ne ménage même pas les prélats « réfractaires ». M^{sr} Troksi, archevêque d'Uskub, en résidence à Prizrend, Albanais d'origine et fort Italien de sentiments, gênait la politique du consul Rappaport. Celui-ci, pour s'en défaire, suggéra à son gouvernement l'idée d'acheter la résidence épiscopale. Le contrat fut signé, en mai 1898, entre l'ambassadeur d'Autriche-Hongrie auprès du Vatican et le préfet de la Propagande, sous la con-

dition que le gouvernement acquéreur ferait construire à l'archevêque un nouveau palais. Fort de cet engagement et avant même d'en avoir exécuté la contre-partie, M. Rappaport prétendit installer à l'archevêché quatre Sœurs de charité d'Agram. M^{sr} Troksi proteste. Il a pour lui le droit, les convenances, l'opinion publique. Le consul tient bon, installe les Sœurs, et c'est le prélat qui doit sortir de la maison, pour se soustraire à une cohabitation choquante, même en Albanie. Il était à Rome, au printemps de 1899, préoccupé de faire redresser son cas par la Propagande, et très sûrement d'empêcher ses diocésains de prendre les choses trop à l'albanaise. Car ceux-ci, après avoir envoyé inutilement suppliques et même délégations au Vatican, avaient pris le parti d'aller à la mosquée, criblaient de balles la porte du consul, et en appelaient publiquement à la justice divine de celle du cardinal Ledochowski. Pendant le carême, le digne M^{sr} Troksi eut beau leur écrire des lettres touchantes, les conjurant de rentrer dans l'humilité et de faire leurs Pâques : « Excellence, pardonnez-nous — répondirent les

chefs catholiques de Prizrend, dans une lettre rendue publique par la *Nazione Albanese* — nous ne pouvons moins faire que de nous conduire en Albanais; nous ne saurions nous inspirer que des exigences de notre honneur patriotique et *cavalleresco*. » L'excommunication est restée sans effet sur ces robustes natures. La Propagande a fini par comprendre où la menait la déférence constante aux exigences de l'Autriche. En 1900, M. Rappaport a été déplacé, et M^{gr} Troksi a fait une rentrée triomphale dans son archidiocèse.



A la longue, le gouvernement italien ne pouvait manquer de comprendre à son tour. Quelque complaisance qu'il eût mise jusqu'alors à fermer les yeux sur les fins, comme sur les procédés, de la politique austro-hongroise, ceux-ci découvraient celle-là au point de rendre des explications inévitables. Elles furent échangées, au printemps de 1900, quelques semaines avant les fêtes données à Berlin en l'honneur de la majorité du Kron-

prinz. Les commentaires qui circulaient alors, dans les milieux diplomatiques, sur l'objet véritable de la visite de l'empereur François-Joseph à Guillaume II, n'étaient ni flatteurs, ni même rassurants pour leur allié commun. On disait précisément que l'Albanie ferait les frais, entre Habsbourg et Hohenzollern, d'un colloque auquel les Savoie n'étaient que mollement conviés¹; que — toujours et bien entendu sous couleur de prendre en main les intérêts du progrès — l'Autriche-Hongrie se préparait à faire accepter par les puissances une extension, à ce pays, du régime consacré en Bosnie-Herzégovine; qu'enfin la plantation du drapeau jaune et noir sur la rive orientale du canal d'Otrante n'était qu'une question de

1. On se souvient que le voyage à Berlin du prince de Naples, aujourd'hui roi d'Italie, ne fut décidé qu'à la veille des fêtes, à la suite d'un échange assez actif de notes entre les chancelleries de la Triple Alliance. L'accueil que reçut le futur souverain dans la capitale de l'Empire allemand fut diversement apprécié par la presse italienne. Un témoin, qui rendit compte de ses impressions dans la *Rivista popolare* du 30 juin, M. Joseph Paratore, constate: « Par toutes les soi-disant routes triomphales, e cherchai inutilement un drapeau italien. Les cartes-postales illustrées des portraits des deux *kaisers*, leurs bustes exposés partout, le drapeau hongrois sur la poitrine des demoiselles de magasin ne faisaient point penser à la Triplice, puisqu'ils laissaient ignorer la troisième alliée. »

mois. On citait même, à ce propos, le trait d'un diplomate italien à un haut personnage allemand : « Vous voulez donc réduire notre péninsule à l'état de parapluie, qui ne peut plus s'ouvrir nulle part... »

Le fait est qu'à ce moment, pour la première fois depuis l'affaire Oberdank, un accès de mauvaise humeur éclata dans toute la presse italienne. La *Stampa* du 8 mai publia, sous la signature : *Un diplomate*, un article fort remarquable : *Le carrefour de la France et de l'Italie*, dont l'auteur prêchait à ses compatriotes et à nous-mêmes l'orientation vers l'Angleterre et la défiance des menées de l'Allemagne. Le *Messagero* ne parla de rien moins que « d'alliance latine ». La *Tribuna* — et c'était pourtant l'ancienne *Tribuna*¹, qui ne mettait guère sa réelle dextérité et son mordant qu'au service des intérêts de la Triple Alliance — prit à son compte, d'après des « confidences » qui lui venaient de Berlin, l'affirmation que l'empereur François-Joseph allait demander à son hôte souve-

1. Cet important organe a changé de propriétaires, au mois d'octobre. Son esprit actuel est plus réservé.

rain les clefs de la côte albanaise. — « La France, disait-elle, est installée à Bizerte, en face de la Sicile; l'Autriche va l'être à Durazzo, en face de Tarente. Que nous reste-t-il à faire à nous, dans la Méditerranée? Et l'équilibre intangible de cette mer, que devient-il? Et les garanties que l'Italie doit retirer de la Triplice, où sont-elles? » Il est caractéristique qu'en cette circonstance M. Crispi semble s'être isolé dans sa propre école. *L'Ora*, de Palerme, donna de lui une interview, dans lequel il déclarait ne pas ajouter foi aux ambitions de l'Autriche-Hongrie.

S'il est vrai, comme on l'a prétendu, qu'un des derniers actes de politique personnelle du roi Humbert fut de mettre sa volonté bien arrêtée de souverain en travers de ces ambitions impatientes, reconnaissons que cette part de son héritage moral ne pouvait être recueilli par des mains plus fermes. Le roi Victor-Emmanuel III, à la différence de beaucoup des ministres de son père ou, pour mieux dire, de presque toute la génération politique au milieu de laquelle il a grandi, porte un vif intérêt aux affaires des Balkans. Il a

voyagé dans la péninsule ; il en connaît l'histoire contemporaine ; il sait quels courants politiques la traversent et s'y contrarient. Peut-être lui réserve-t-il, *in petto*, une fonction dans l'équilibre italien. Son mariage avec la princesse Hélène de Monténégro inspira jadis les symbolistes : il soulignait je ne sais quelles affinités mystérieuses entre l'étoile des Savoie et celle des Pétrovitch, maisons reflétant l'une et l'autre, sur chaque rive de l'Adriatique, le génie propre d'une race, pouvant s'enorgueillir, l'une et l'autre, d'avoir fait, au xix^e siècle, œuvre de rénovation nationale. Aujourd'hui, il ne serait point étrange qu'il inspirât les politiques à leur tour, tant d'intérêts communs aux deux États pouvant être éveillés ou défendus, sans qu'une place excessive fût faite aux influences de famille.



Au surplus, l'avènement du nouveau roi d'Italie suivait de près l'ouverture d'une crise dont la répercussion est plus sérieuse que bruyante sur

les affaires de l'Orient européen. C'est de la crise chinoise que nous voulons parler.

Dans la contemplation, souvent un peu mélancolique, des progrès de l'influence austro-hongroise sur la rive opposée du canal d'Otrante, une arrière-pensée rassérenait les hommes d'État italiens. Ils se disaient — comme nous l'avons noté déjà¹ — que la rivalité classique entre intérêts russes et autrichiens dans la péninsule des Balkans suffirait à empêcher ceux-ci d'acquérir une prépondérance inquiétante. Du reste, selon le texte même de l'entente conclue avec la Russie en 1897, sur la base du *statu quo*, l'Autriche-Hongrie n'avait-elle pas les mains contractuellement liées en Albanie ? C'était sans doute le langage que tenait le comte Nigra, fort en cour à Vienne, et impertubable garant de la pureté des intentions du *Ballplatz*, quand par hasard la *Consulta* éprouvait le besoin de se faire rassurer par son ambassadeur. A cette confiance, Machiavel n'eût pas reconnu sa famille. Les rapports consulaires de ces trois dernières années attestent, au

1. V. chapitre 1, p. 24.

contraire, que la propagande austro-hongroise s'est montrée moins réservée que jamais, depuis qu'elle se peut couvrir d'une adhésion solennelle au *statu quo*.

Aussi s'est-il produit, depuis moins d'un an, par rapport à la Russie et plus généralement au monde slave, une assez curieuse évolution de l'esprit public italien. Jusqu'alors, on imputait sans distinction à l'un et à l'autre toutes les vicissitudes de l'« italianité » sur la côte orientale de l'Adriatique. Les Comités croates et slovènes des Saints Cyrille et Méthode étaient réputés obéir à un mot d'ordre, parti de Saint-Pétersbourg et transmis par Moscou. On est revenu — et même assez vite — de cette première illusion. La part prise par les autorités autrichiennes, sur le Littoral et en Dalmatie, aux conflits de nationalités ; la concordance des rapports qui furent adressés à ce sujet par les Italiens des *irredente* à ceux du royaume ; l'attitude militante, enfin, du clergé croate, amortirent peu à peu les préventions dont le « Cosaque » était le sujet traditionnel. On finit par reconnaître que la politique russe était com-

plètement étrangère à la « poussée » des Slaves de l'Adriatique ; que, du reste, la majorité des orthodoxes s'abstenait d'y prendre part ; qu'elle était sinon organisée, au moins exploitée par le gouvernement viennois ; qu'en un mot le seul *slavisme* dont on pût s'alarmer en Italie, loin de trahir je ne sais quelles voracités moscovites, était spécifiquement catholique et autrichien. Il reste bien, dans la masse du peuple italien, une vague antipathie contre les Slaves — entretenue d'ailleurs et grâce à l'Autriche, tout justement, par le souvenir des exploits croates en Lombardie, sous le commandement des Radetzky et des Haynau. Mais, *politiquement*, le spectre du panslavisme ne hante plus guère qu'une catégorie d'esprits : ceux qu'il est permis de nommer, par courtoisie, immuables.

Plus bas, vers l'Albanie, la Macédoine et le canal d'Otrante, non seulement, au gré de l'élite italienne, le « Cosaque » a cessé de se montrer trop, mais il y a lieu de craindre qu'il ne se montre plus assez. Non seulement la *Consulta* ne redoute pas de trouver dans la politique russe un élément de

contradiction; elle est désagréablement surprise de voir se dérober un élément d'équilibre. A bien décomposer l'attitude du monde slave, dans ses rapports avec l'Italie contemporaine, il n'est plus possible de l'incriminer que dans la seule mesure et dans la seule région où l'un des rameaux de la race a poussé sur tronc autrichien. A la frontière ethnographique du *croatisme* expirent tous les sujets de défiance ou de ressentiment. Au même point commence la brèche ouverte en Europe par la politique orientale du gouvernement de Saint-Pétersbourg. Si, du reste, ces vérités, aux mois de juin et de juillet 1900, avaient eu besoin d'une contre-épreuve, rien n'eût été plus facile que de la trouver dans le langage des journaux officiels de Vienne et de Pesth.

On a passionnément discuté, en Italie, si les intérêts nationaux exigeaient qu'on « allât en Chine ». La controverse n'a pas été si vive en Autriche et surtout en Hongrie. Dès le mois de juin, les organes qui passent pour refléter l'opinion du *Ballplatz* prenaient position. Ils expliquaient que ni les circonstances qui avaient donné

lieu à la crise chinoise, ni l'importance des intérêts de la Monarchie en Extrême-Orient, ne justifiaient son intervention, « sauf dans la mesure où l'exigent l'humanité et la courtoisie internationale ». Cette mesure, du reste, en bonne justice, au tribunal supérieur de la civilisation, n'était-elle pas déjà restreinte par une mission qui compète à l'Autriche ailleurs? C'est l'honnête avis du *Wiener Allgemeine Zeitung*, qui écrit, en juillet, s'appropriant une célèbre phrase de Bismarck : « Nous n'avons pas à dévier *du chemin parcouru jusqu'ici* (*sic*), Pékin ne valant pas pour nous les os d'un grenadier autrichien. » Et, dans un autre article : « L'Autriche, ayant rendu sa part de services à la civilisation (*sic*), *par l'occupation de la Bosnie-Herzégovine*, peut se dispenser de concourir au règlement de la question chinoise. »

Voilà établie, aussi clairement que le peut faire un organe accoutumé à diffuser des opinions de chancellerie, la vocation de la nouvelle Autriche. Aux autres puissances la régénération des sociétés cafre, abyssine, mongole, chinoise surtout (car cette dernière exigera du temps). A la monarchie

dualiste l'éducation des races déshéritées de la péninsule des Balkans, et notamment de celles qui confinent à la Bosnie. Un morceau d'Empire ottoman, c'est sa part de compensation à la curée coloniale. Ou, pour parler en termes plus relevés, pour ne pas froisser le sens exquis de la forme qui continue à caractériser la diplomatie, c'est sa contribution au grand'œuvre du progrès. Elle a des intérêts, sans doute, en Albanie; mais elle s'y sent appelée, surtout, par un devoir.

* *

Tendances de la Russie vers l'Extrême-Orient; éparpillement des ambitions et des ressources de presque toutes les puissances sur l'échiquier colonial; sentiment impérieux et mal dissimulé du « devoir » au *Ballplatz* — il en fallait tout autant pour mettre enfin sur ses gardes l'opinion publique en Italie.

Depuis le mois de mai 1900, la question albanaise, presque ignorée jusqu'alors, y jouit d'une sorte de

vogue. Une élite l'a prise à cœur, non pour le vain plaisir de fronder un gouvernement dans l'embarras, moins encore pour susciter contre l'Autriche je ne sais quel néo-nationalisme sans issue et même sans portée immédiates ; mais par une sorte d'éveil de la clairvoyance nationale. Autour d'elle s'est formée une école, qui, si les circonstances devenaient pressantes, s'élargirait vite en parti. Les journaux, encore nombreux à Rome, dont le dévouement à la politique austro-hongroise est plus ou moins subventionné, ont eu beau appeler cette école : *Nostri Albanesi*, elle a montré son influence dans les cercles politiques et dans la presse. Elle vient de faire son apparition à la tribune de Montecitorio. Mieux encore : elle a forcé la porte des Ministères, et l'on lui doit des actes.

Ces actes sont d'autant plus corrects, diplomatiquement parlant, qu'ils se réclament du principe même dont l'Autriche prétend s'inspirer en Albanie. Apporter à ce pays barbare les bienfaits de la civilisation, c'est d'abord y ouvrir des écoles : par décret royal du 4 octobre, un institut tech-

nique supérieur est fondé à Scutari¹. C'est stimuler les relations économiques : une agence commerciale italienne a été instituée à Janina, déjà siège d'un Consulat général. C'est préparer une nouvelle génération d'Italiens, clercs et laïcs, à mieux connaître l'histoire et la langue « schkipëtares » : l'*Istituto orientale* de Naples vient d'être enrichi d'une chaire de littérature albanaise. C'est enfin concourir au développement des services postaux — services que l'Autriche assume avec un dévouement trop exclusif : par décret du 5 février dernier, est approuvée une nouvelle convention avec la *Puglia*. Dorénavant cette Société sera subventionnée pour un service hebdomadaire — et non plus seulement bimensuel — de la côte des Pouilles aux Échelles de l'Albanie septentrionale. Initiative plus intéressante encore : un petit vapeur à fond plat, sur chantier à Livourne, apte à franchir la barre de

1. L'Italie ne possédant jusqu'à ce jour que des écoles élémentaires à Scutari, les élèves de ces écoles qui désiraient poursuivre leurs études étaient recueillis par les Jésuites de la même ville, dont le dévouement aux intérêts austro-hongrois est aussi notoire que rémunéré.

la Bojana, remontera cette rivière, à partir de l'été prochain, jusqu'au lac de Scutari. Par là sera inauguré un système de relations directes entre l'Italie, la capitale de l'Albanie du Nord, et la partie fertile du Monténégro.

En dépit de certains embarras d'ordre intérieur et de la délicatesse de sa position d'allié de l'Autriche-Hongrie, le gouvernement de Victor-Emmanuel III a donc eu le mérite d'esquisser, sur la côte orientale de l'Adriatique, une politique appelée à rencontrer l'approbation de la plupart des cabinets européens. Cette politique, qu'on peut bien appeler d'équilibre albanais, nous n'avons plus besoin d'en montrer la corrélation avec d'autres équilibres. Elle s'inspire, en somme, de l'intégrité de l'Empire ottoman, des intérêts de la paix, de ceux de la civilisation, de tous les articles du *Symbole* courant des chancelleries. Cette parfaite orthodoxie suffit-elle à lui garantir le succès?

Au Parlement italien, un groupe important n'est pas encore rassuré. La pénible impression ressentie, ce printemps, au moment du col-

loque des deux empereurs à Berlin, a laissé des traces. Dans la séance du 18 décembre 1900, le comte Guicciardini, ancien ministre, dont la compétence, en matière de questions coloniales, est justement appréciée, développe une interpellation. Elle a trait aux « éventualités » qui pourraient léser les intérêts italiens, soit en Tripolitaine, soit en Albanie, « où l'action persistante et systématique de l'Autriche, en vue d'attirer cette région dans sa sphère propre d'influence, semble préparer une future annexion ». M. le marquis Visconti-Venosta répond textuellement : « En ce qui concerne l'Albanie, je puis assurer que le gouvernement italien et le gouvernement austro-hongrois *ont eu l'occasion* de considérer leurs intérêts sur les côtes ottomanes de l'Adriatique et de reconnaître que ces intérêts *trouvent leur sauvegarde* dans le respect et le maintien du *statu quo*. »

Cette réponse, pour réservée qu'elle soit, marque une étape caractéristique dans les rapports de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie. Si l'une et l'autre puissance ont eu « l'occasion de considérer », à propos de l'Albanie, leurs « intérêts respectifs »,

c'est que chacun de ces intérêts est désormais aux écoutes. On les place, il est vrai, sous la protection du *statu quo*. Mais en quoi consiste ce *statu quo* ? Doit-il s'entendre au sens actif ou passif, de la forme ou du fond des choses ? — La question malheureusement est préjugée ; disons mieux : elle l'était déjà avant que M. Visconti-Venosta fût monté à la tribune. Car enfin, un mois plus tôt, le gouvernement austro-hongrois avait pris une grave et publique initiative : la construction d'une voie ferrée qui, débouchant sur Salonique, est destinée à enserrer l'Albanie et à mettre cette région à sa merci. Le *statu quo*, ainsi entendu, est-il autre chose que l'état qui annonce et prépare l'action ?

Il faut essayer de dégager cet aspect nouveau non seulement des relations entre l'Italie et l'Autriche, mais celles de l'Europe centrale avec le reste du continent.

CHAPITRE V

LES CHEMINS DE FER DU BALKAN OCCIDENTAL

L'Autriche-Hongrie à Salonique. — La construction du tronçon Serajevo-Mitrovitza — Le Simplon, Brindisi et la Malle des Indes. — Les intérêts italiens dans la péninsule balkanique. — Serbie et Monténégro. — L'Albanie et la « civilisation ». — Nécessité d'un chemin de fer du Danube à l'Adriatique. — Son économie. — Ses conséquences. — Des Alpes à Odessa par l'Adriatique. — La défense du bassin méditerranéen.

La route de Tarente et de Brindisi aux Alpes est celle qui dégage et met le mieux en valeur la position géographique de l'Italie, par rapport aux trois continents que baigne la Méditerranée.

CÉSARE CORRENTI.

Un docte explorateur, M. Antonio Baldacci, écrivait, en 1898, dans un mémoire adressé au troisième Congrès géographique italien : « Par sa position géographique, l'Albanie est la province de l'Empire ottoman qui se rapproche le plus du monde civilisé ; mais une ironie du sort veut qu'elle en subisse le moins l'influence. Le nom d'Albanie

évoque le contraire d'un pays ordonné et cultivé. Ce pays est délaissé de tous, en premier lieu de ses maîtres. On a vu surgir des chemins de fer en Macédoine, des ports et des routes en Asie-Mineure et en Syrie; on projette en ce moment une voie gigantesque de pénétration à travers la lointaine Mésopotamie. Et c'est un fait que l'Albanie reste telle que l'a créée la mère Nature¹. » — Le distingué Bolonais se doutait-il, lorsqu'en 1898 il reprochait à la civilisation ses dédains pour la « noble et sauvage contrée », qu'il évoquait une sorte de fée maligne et que la politique répondrait à son appel? Il le faut bien constater : la politique — non plus celle des *valis* et des *begs*, mais celle des continuateurs de Metternich, ne cache plus qu'elle prépare à l'Albanie des destinées nouvelles. Et elle y prélude, tout justement, par un projet de chemin de fer.

Cette ligne, dont le plan est arrêté par le Ministère commun austro-hongrois, depuis le mois d'octobre 1900, enserre, il est vrai, la région *schkipetare* plus qu'elle ne la dessert. Elle n'en est que

1. A. Baldacci, *L'Italia e la Questione albanese*, Florence, 1899.

plus *albanaise* par le dessein qu'elle découvre. C'est le tronçon de Serajevo à Mitrovitza, par lequel le gouvernement de Vienne se propose de raccorder deux lignes depuis longtemps en exploitation : celle de Mitrovitza à Salonique par la vallée du Vardar ; — celle de Serajevo à Vienne par la vallée de la Save. Ce tronçon servira donc à établir des communications directes entre la capitale de l'Autriche et le grand port de la mer Égée.

Les vieilles tendances de la monarchie de Habsbourg vers Salonique ont été longtemps représentées, nous le savons, comme paralysées d'avance par un certain principe d'équilibre balkanique, enchâssé lui-même dans la formule de l'équilibre européen. Le gouvernement de Vienne a tenu grand compte de cette disposition et savamment enveloppé son projet avant de le livrer à la publicité. Au cours des conseils de Cabinet, tenus en septembre et en octobre 1900, l'étude du tronçon Serajevo-Mitrovitza a paru d'abord incorporée à un projet si complexe que son intérêt et sa portée propres se noyaient, pour ainsi dire, dans les grandes lignes de l'ensemble. Il ne s'agissait de

rien moins que d'améliorer — en grand — le régime du réseau ferré *bosniaque* (*sic*). Ainsi présentée, du reste, l'affaire avait un caractère d'ordre intérieur. Raccord de Serajevo à Budapesth par une voie plus directe, Samatz-Essek; de Serajevo encore à Spalato, sur l'Adriatique, par Bugojno; de Knin à Laybach et à Vienne par Karlstadt, etc. — la construction d'une nouvelle ligne, dirigée vers la frontière orientale de la Bosnie, n'était, en quelque sorte, que le complément de cette œuvre, conçue et certifiée par le génie de M. de Kallay. Mais quelle serait la première ligne construite?

Cisleithans et Transleithans défendirent avec âpreté leurs intérêts. On put croire un instant à une répétition générale du conflit qui risque bien, en effet, de s'élever quelque jour entre l'Autriche et la Hongrie, chacune cherchant à attirer, aux dépens de l'autre, les provinces occupées dans sa sphère politique et économique. Mais, par enchantement, au bout de quelques semaines, le conflit s'apaisa. M. de Kriegshammer et M. de Kallay — la Guerre et les Finances — opinaient qu'au lieu de tant disputer sur la priorité on ferait mieux de

l'accorder tout de suite au seul projet qui ne divisât personne. C'était justement le tronçon de Serajevo à Mitrovitza, qui n'avantageait ni l'Autriche, ni la Hongrie, et servait, au contraire, leurs communs intérêts. Ce sage avis fut adopté incontinent, la construction des autres voies ajournée à des temps meilleurs. Et ainsi, c'est sous la forme d'une résolution transactionnelle, sous l'heureux vocable de développement du réseau *bosniaque*, qu'on vient de présenter l'établissement de cette ligne, internationale par excellence, puisque Salonique en est la tête.

Un passage très clair du discours du Trône, prononcé à l'occasion de l'ouverture du nouveau *Reichsrath*, confirme ce qu'on savait déjà des résolutions prises au mois d'octobre. La diplomatie européenne paraît se tenir aux écoutes : peut-être conseille-t-elle au Sultan — à qui seul appartient, en droit public, de formuler des objections — une certaine réserve vis-à-vis d'un projet qui règle d'avance le sort de l'Albanie. Il nous paraît improbable qu'un peu plus tôt ou un peu plus tard, le cabinet de Vienne, vigoureusement appuyé par

l'Allemagne, n'arrive pas à ses fins. La partie financière du projet est déjà étudiée : M. de Kallay y pourvoit. La partie technique fait ressortir un tracé d'environ 250 kilomètres qui, de Serajevo, suit la vallée de la Lim, par Gorasde, traverse l'ancien sandjakat de Novi-Bazar, occupé militairement par l'Autriche-Hongrie, en touchant Plevlje et Priepolje, pour ressortir en territoire ottoman à Mitrovitza. De ce point à Salonique, la ligne est construite et son exploitation relève aujourd'hui de la haute direction financière de la *Deutsche Bank*. — D'après une communication faite au mois de novembre 1900, à la presse officieuse de Vienne et de Pesth, le tronçon, « sauf obstacles imprévus », pourrait être inauguré en 1905.



La perspective d'une nouvelle ligne de Vienne à Salonique — car, en dépit d'une terminologie tendancieuse, tel est bien son vrai nom — alarme, comme nous le montrerons aisément tout à l'heure, des intérêts en grand nombre. Dans l'ordre chro-

nologique, les premiers à protester furent ceux de l'Italie méridionale, et le premier effet qu'on crut devoir présager au tronçon Serajevo-Mitrovitza c'est le détournement du passage et du trafic de la Malle des Indes, au profit de l'Europe centrale.

Dès le 23 novembre 1900, le *Don Marzio*, de Naples, et, à sa suite, *Il Commercio italiano*, de Rome, prévirent pour Brindisi, où la Malle passe depuis 1872, une irréparable *capitis deminutio* au profit de Salonique. D'après leurs calculs, le projet austro-hongrois permettrait d'établir de Londres à Port-Saïd, par Ostende, l'Allemagne, l'Autriche et la Bosnie, une ligne plus courte que celle qui emprunte aujourd'hui les rails français et italiens. Par cette ligne, ils n'évaluent pas l'économie de temps à moins de treize heures. Le *Pungolo parlamentare*, de Naples, dans une série de brillants articles de M. Sylvio Ghelli, et d'autres organes italiens, s'associèrent, en janvier et en février, à ces préoccupations.

Il est difficile de porter sur elles, dès aujourd'hui, un jugement technique. On ne connaît encore, dans le détail, ni le tracé ni les profils du projet austro-

hongrois. On peut supputer encore bien moins les rectifications que l'Autriche fera subir, d'ici quelques années, à son réseau intérieur, pour accélérer les communications entre Vienne et Serajevo. Et — puisqu'enfin c'est de concurrence qu'on parle, et d'une concurrence qui pourrait être établie au plus tôt vers 1905 — nul ne peut prévoir la vitesse des trains rapides à cette époque, quel pays en détiendra le record, quel sera même le mode de traction préféré. Est donc prématuré, ce nous semble, tout calcul de distances réelles ou virtuelles, et, à plus forte raison, de vitesses. Mais ne l'est certainement pas la constatation qu'un principe de concurrence, entre Salonique et Brindisi, est dès à présent posé, dans des termes inquiétants pour les intérêts franco-italiens.

Salonique — cette Salonique encore endormie, sur les bords de la mer Égée, de tous les narcotiques que distille le régime ottoman — peut se réveiller demain, investie d'une fonction de premier ordre, dans l'organisme continental. Elle a cet inappréciable privilège d'être le grand port européen le plus rapproché d'Alexandrie d'Égypte et

du canal de Suez. Elle n'est éloignée d'Alexandrie, en effet, que de 1.140 kilomètres, tandis que la distance de Brindisi au même point est de 1.528. Au point de vue des communications rapides entre Londres et l'Orient, on peut donc émettre cet axiome : une économie de 388 kilomètres de traversée est acquise d'avance à toute ligne qui passera par Salonique. En admettant même que la navigation soit plus difficile dans les parages de l'Archipel qu'entre Brindisi et Alexandrie d'Égypte, cette économie peut se traduire, *en temps*, par seize à dix-huit heures.

Pour les puissances qui sont géographiquement le plus rapprochées de Salonique et dont l'intérêt est de détenir en quelque manière le record de la rapidité des communications avec l'Orient — nous avons désigné l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne — le point est donc de diriger sur ce port des voies d'accès telles que la longueur du parcours en chemin de fer laisse encore ressortir une abréviation sur l'ensemble du trajet.

Ce programme est si peu chimérique qu'on put le croire atteint, dès 1888. M. le professeur Chi-

mienti, député de Brindisi, le rappelait fort opportunément, l'autre jour, dans une *interview* publiée par le *Corriere di Napoli* du 30 janvier : « Quand, dit-il, fut ouverte à l'exploitation la ligne Salonique-Uskub-Nisch, qui s'embranché sur celle de Constantinople à Vienne, la presse austro-hongroise exulta de l'événement. Elle se livra à de copieux calculs d'heures et de kilomètres, et son imagination dévora la distance entre Londres et Salonique. » Ce n'était point pure imagination. Un autre économiste italien, M. le professeur Teso, constatait, dans un livre déjà cité, « que la ligne directe de Londres à Port-Saïd passe plus près de Salonique que de Brindisi¹ ». Et les chiffres lui donnent raison. De Londres à Salonique, par Vienne et Belgrade, on compte 2.961 kilomètres; de Londres à Brindisi, 2.339; — soit sans doute un écart de 622 kilomètres au profit de Brindisi. Mais, si l'on songe que le parcours de 622 kilomètres sur rails n'exige guère qu'une dizaine d'heures, et que, de Salonique à Alexandrie, la traversée est plus courte, au bas mot, d'une quinzaine — en

1. A. Teso, *L'Italia e l'Oriente*, p. 404.

définitive l'avantage *théorique*, même en l'état actuel des choses, reste à la ligne de l'Europe centrale.

Par quels motifs le fait n'a-t-il pas suivi la théorie, et pourquoi, notamment, les paquebots de la *Peninsular* anglaise continuent-ils, depuis 1888, à prendre la Malle à Brindisi plutôt qu'à Salonique? On en a donné plusieurs : les difficultés de la navigation sur les côtes de l'Archipel, le profil accidenté de la ligne de Macédoine, l'état des relations entre l'Angleterre et l'Italie, etc. Mais le principal et peut-être le seul sérieux c'est que, sur un parcours d'environ 300 kilomètres, la ligne traverse une des contrées les plus barbares de l'Empire ottoman. Il est fort difficile d'y assurer la surveillance et l'entretien de la voie, au point de permettre le passage aux trains de grande vitesse. Et, soit même dit sans offenser les institutions de la Sublime Porte, une question de sécurité se poserait, pour un train international transportant une clientèle riche, le courrier des Indes et des valeurs, du fait de la délicatesse bien connue des populations arnautes.

On a dit que la ligne directe projetée par

l'Autriche-Hongrie, entre Vienne et Salonique, après la construction du tronçon Serajevo-Mitrovitza, ne serait pas plus sûre. L'objection est fondée en apparence, puisqu'enfin cette ligne se confond, à partir d'Uskub, avec la précédente. Mais, au fond, c'est supposer assez gratuitement que rien ne sera modifié, d'ici quelques années, dans la situation interne de cette partie de l'Empire ottoman. Or précisément l'initiative austro-hongroise a pour but premier et clair — sinon pour les ingénieurs, au moins pour la diplomatie — d'y changer quelque chose, en substituant, sous forme d'annexion ou d'occupation, l'ordre « à l'occidentale » au chaos albano-macédonien. S'il est bien entendu qu'elle répond *d'abord* à des intérêts stratégiques, et que, comme telle, elle ouvrira passage aux convois militaires plus tôt qu'à la clientèle internationale — par la suite, on n'aperçoit pas pourquoi un genre de services exclurait l'autre. Dans ces entreprises, qui sont à long terme, mais dont le génie allemand s'entend à hâter les premiers résultats, armée, administration, commerce et pionniers pacifiques s'éche-

lonnent. Et il n'est pas téméraire de croire que, si l'Autriche-Hongrie ne rencontre pas de résistance à ses projets, avant dix ans l'exploitation d'une ligne en Vieille-Serbie ou en Macédoine sera aussi régulière et aussi sûre que celle de n'importe quel chemin de fer continental.

C'est sur ce plan médiocrement lointain qu'il faut poser la question de la concurrence entre Salonique et Brindisi. A vrai dire, cette concurrence s'exercera-t-elle par Belgrade ou par Serajevo, soit par la ligne existante ou par la ligne en projet? On prétend les profils de l'ancienne meilleurs; mais elle a l'inconvénient, au point de vue austro-hongrois, d'emprunter le territoire serbe. Les longueurs kilométriques sont sensiblement égales. Mais, à quelque choix que l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie s'arrêtent — il est bien impossible de les dissocier en matière de *Drang nach Osten* — elles feront sûrement les sacrifices nécessaires pour donner le maximum d'efficacité au débouché qu'une politique persévérante leur aura enfin ouvert sur Salonique. Il faudrait être complètement étranger à la lecture des cartes, plus

encore à l'histoire du mouvement colossal de la race germanique vers l'Orient, pour ne pas comprendre le prix de la route de Suez à ses yeux. Et, en conclusion, le plus prudent paraît être de se rallier à la formule de l'honorable député italien qui, parlant pour ses électeurs et même pour sa patrie, disait naguère : « De toutes façons, l'avenir serait beaucoup plus rassurant, si l'on parvenait à raccourcir la ligne qui passe aujourd'hui par Modane ¹. »

Il ajoutait : « Une occasion nous est offerte en ce moment, grâce au percement du Simplon, d'assurer pour longtemps encore à notre pays le monopole du passage de la Malle des Indes. »

C'est qu'en effet, par cela même que l'Autriche-Hongrie travaille à s'ouvrir, sur Salonique, le débouché continental le plus rapproché de Suez, le tunnel du Simplon prend pour la France, pour l'Italie, même pour la Suisse, un intérêt nouveau et inattendu. Déjà, au mois de septembre dernier, et avant même que la résolution du cabinet de Vienne ne fût prise, le cinquième Congrès des

1. Chimienti, *Corriere di Napoli*, du 30 janvier 1901.

Chambres syndicales, industrielles et commerciales de France et le Congrès international de géographie avaient relevé la prédestination du Simplon à raccourcir la ligne de communications rapides avec l'Orient. Ce n'est pas un des jeux les moins intéressants du mécanisme de la vie économique contemporaine que, fort peu de temps après, la politique austro-hongroise soit venue fournir un argument de plus à cette thèse, et qu'on puisse relever, même dans les organes genevois¹, un avertissement salutaire à tout l'Occident « menacé de la concurrence allemande et autrichienne, qui va s'établir par Salonique ».

La question des voies d'accès au Simplon, négligée, jusqu'ici, en Italie et surtout en France, ou assez misérablement débattue entre intérêts locaux, prend donc, au sens le plus large du mot, l'importance d'une question internationale. Et si on l'élève jusque-là, des divers projets élaborés en France : *raccourci* de Frasnès à Vallorbes et Lausanne; tronçon de Saint-Amour à Bellegarde et au tunnel du Credo; percement du Jura entre

1. V. *La Suisse* de janvier 1901 et le *Journal de Genève*, *passim*.

Lons-le-Saunier et Genève — le dernier, malgré la dépense qu'il entraîne, ne saurait manquer de rallier les suffrages du monde politique. Ceux des hommes techniques lui semblent déjà acquis. Il comporte, en effet, un tunnel de base, ne dépassant pas 560 mètres d'altitude, exempt de déclivités et débouchant par le pays de Gex presque au niveau du Léman. D'après les études du Comité genevois, contrôlées en ce moment par la Compagnie P.-L.-M., son exécution permettrait de ramener la distance réelle de Paris à Milan — par Dijon, Saint-Jean-de-Losne, Lons-le-Saunier, Genève et le Simplon — à 849 kilomètres¹.

Si, du côté italien, on exécute aussi les rectifications projetées entre Domodossola et Milan, il est hors de doute que, d'ici quelques années, une accélération sensible pourra être imprimée au service de la Malle des Indes. Nous croyons volontiers, avec M. Chimienti, qu'elle suffirait pour conserver à la France et à l'Italie, outre le profit maté-

1. La distance *virtuelle*, à raison des qualités du profil, serait peu supérieure (885 kil.). Elle est actuellement de 1.049 kilomètres par le Mont-Cenis et de 993 par le Saint-Gothard.

riel, le monopole, qui n'est pas sans importance politique, d'une ligne classique depuis 1872. En tous cas, dans l'un et l'autre pays, « faire plus court » doit être la formule de ceux qui savent prévoir.



Au surplus, ce déclassement éventuel de Brindisi, au profit de Salonique, est inquiétant surtout comme symbole et comme prélude : symbole de l'attraction irrésistible qu'exerce la Méditerranée sur la race germanique, dont les poumons, décidément, ne peuvent se dilater qu'entre deux mers ; — prélude des efforts de cette race pour distancer le vieil Occident sur la route de Suez. Ce canal, qu'avaient rêvé les Vénitiens du moyen âge, que le génie français a ouvert et dont l'Angleterre garde âprement les abords, se trouvera, sans doute, dès les premières années du xx^e siècle, faire face à un débouché allemand. Des deux péninsules qui s'allongent dans sa direction, l'italique et la balkanique, c'est la seconde qui menace de devenir le

promontoire avancé de la civilisation vers l'Orient. Et ce promontoire est soudé lui-même, par la nature et l'état de la carte politique, au formidable organisme de l'Europe centrale.

Si l'on tient compte, en outre, de la place que les Allemands ont su conquérir dans tout l'Orient européen, de la frayée qu'ils sont en train de s'ouvrir jusqu'au golfe Persique¹, de la vogue enfin dont la *Weltpolitik* jouit chez eux, le projet austro-hongrois apparaît comme coordonné à un plan mûri de longue date par la chancellerie de Berlin. Il s'y rattache comme, en tactique, l'occupation d'une position latérale aux mouvements du gros de l'armée. Salonique, tête de ligne austro-hongroise, ne peut manquer de devenir, avec le temps, un véritable port germanique, dont le rayonnement se fera sentir non seulement sur Suez, mais sur les Dardanelles. Une invasion d'appétits et d'intérêts allemands menace le bassin

1. Sur cette véritable invasion de l'Orient par les Allemands, le beau livre de M. André Chéradame : *L'Europe et la Question d'Autriche au seuil du xx^e siècle* (Paris, Plon, 1901) contient les documents les plus précis et les cartes les plus suggestives. Voir en particulier, au chapitre VII, les pages 330 et suivantes.

oriental de la Méditerranée, auquel aboutissent précisément les principales routes du monde. On peut se demander avec inquiétude si elle n'interceptera point, pour l'Occident, ces routes qu'il a découvertes ou aménagées ; si, en un mot, dès la première moitié de ce siècle, la conjonction directe de l'Europe centrale avec les plus belles parties de l'Asie n'annihilera pas l'œuvre séculaire de la marine et du commerce latins ?

Histoire de demain, dira-t-on. Est-ce que la véritable politique n'en vit pas ? Si c'est, toutefois, l'écrire trop tôt que d'évoquer une hégémonie allemande dans les parages de l'Archipel, d'autres conséquences moins alarmantes, mais aussi plus prochaines, semblent bien devoir découler de la construction de la nouvelle ligne de Salonique. Il faut essayer de les préciser.

La première touche aux intérêts que la nation italienne a longtemps négligés, mais qui paraissent avoir retrouvé dans la presse, à Montecitorio, au Quirinal même, de résolus et tout à la fois circonspects défenseurs. La portée politique et stratégique du tronçon Serajevo-Mitrovitza est pré-

cisément de compléter, au profit de l'Autriche-Hongrie, déjà moralement installée dans l'*Hinterland*, l'investissement de tout le territoire compris entre cette ligne et l'Adriatique. Vienne une conjonction de circonstances favorables, l'Albanie tombe dans les mains de cette puissance comme un fruit mûr, cueilli, pour ainsi dire, à revers, et l'équilibre de l'Adriatique est détruit, du même coup que celui de la Méditerranée orientale est altéré. L'Italie n'a aucun moyen de s'opposer à un mouvement de troupes descendant de Novi-Bazar sur le canal d'Otrante, et appuyées par la flotte austro-hongroise. Toutes les tentatives qu'elle fait en ce moment, et qu'elle fera dans l'avenir pour tenir ouverte à son influence et à son commerce la porte de la péninsule balkanique, peuvent être stérilisées en quelques semaines par une occupation armée¹.

1. Avant que la construction du tronçon Serajevo-Mitrovitzza soit commencée, celle d'un autre chemin de fer, apte à servir les intérêts de la politique orientale de l'Autriche, est d'ores et déjà finie. On inaugurera dans un mois la nouvelle ligne de Gabela, à l'embouchure de la Narenta, à Castelnuovo, sur les Bouches de Cattaro, avec embranchements sur Trebinje et Raguse. Cette ligne, qui se raccorde au chemin de fer de l'Adriatique à

Une menace analogue est suspendue sur les jeunes États qui, de l'autre côté du canal d'Otrante, font face à l'Italie. L'Autriche-Hongrie, on le sait, a toujours visé à écarter de son flanc oriental non seulement toute fédération ou Ligue permanente entre ces États, mais l'éventualité d'une conjonction d'intérêts, même temporaire. Cette conjonction lui paraissant dangereuse surtout entre la Serbie et le Monténégro, elle a eu soin de se faire reconnaître, au Congrès de Berlin, le droit d'occuper militairement le large couloir qui les sépare : c'est l'ancien sandjakat de Novi-Bazar. Depuis vingt-trois ans, elle use de ce droit sans aucun contrôle, construisant des fortifications et des routes, renforçant ses garnisons, se comportant, en somme, sur ce territoire dont la suzeraineté nominale et même l'administration civile appartiennent encore au Sultan, aussi librement que dans une des provinces héréditaires de la maison de Habsbourg.

Serajevo et à la Save, est si peu d'intérêt régional que le projet en a été combattu par des députés dalmates. C'est ainsi qu'il y a deux ans, à la tribune du *Reichsrath*, M. Baljak en a dénoncé la portée purement stratégique et a donné le rare spectacle d'un député hostile à une voie ferrée qui traverse sa circonscription électorale.

En traversant tout justement d'un bout à l'autre le sandjakat, la nouvelle ligne de Salonique couronnera l'œuvre qui donne déjà à ce système montagneux une valeur offensive et défensive. Le Monténégro se trouvera comme enchâssé dans les territoires d'occupation austro-hongroise, sans un « jour » ni sur la péninsule balkanique ni sur l'Occident. Et comme s'il ne suffisait pas de l'isoler à jamais de la Serbie, d'enfoncer pour ainsi dire un nouveau coin entre deux organismes de même race, qui ont tant de communs intérêts — un embranchement spécial est prévu, dirigé, par Viscegrad, sur la frontière serbe.

Ainsi la construction du tronçon Serajevo-Mitrovitza permettrait un investissement presque aussi complet de la Serbie que du Monténégro.

En ce moment, on en relève surtout les conséquences économiques. Pays presque exclusivement agricole, le royaume déjà affaibli par la désastreuse politique de feu Milan voit fatalement graviter vers l'Ouest les intérêts de son commerce d'exportation. A l'Est, les plaines de Bulgarie et de Roumanie fournissent sensiblement les mêmes

produits. La voie du Danube et de la mer Noire, déjà bien longue pour l'écoulement des céréales vers l'Occident¹, est, par cette raison, impropre à celui du bétail. La route de Salonique, par la ligne actuelle Nisch-Uskub — laquelle est entre les mains, du reste, de capitalistes austro-allemands — n'est, en fait, guère plus courte, l'élévation du prix des transports sur rails compensant l'économie de trajet. Au total, en l'état actuel de la carte économique, la Serbie ne trouve guère de marché permanent de consommation qu'en Autriche-Hongrie, en Hongrie surtout. Et, sur ce marché, elle est à la merci des tarifs de chemins de fer, des douanes et des visites sanitaires de son puissant voisin. Le gouvernement de Belgrade s'entend, presque à époques périodiques, signifier le dilemme : ou soumission à l'hégémonie politique du *Ballplatz*, ou rétrécissement de l'exportation.

La nouvelle ligne de Salonique aura, entre

1. Cependant, au cours des années 1899 et 1900, un progrès marqué a été réalisé dans l'exportation des blés serbes par cette voie. Les rapports du consul austro-hongrois de Belgrade constatent que cette exportation, presque nulle auparavant, a quintuplé d'une année à l'autre.

autres effets, celui de rendre le dilemme plus pressant, si l'on songe surtout que l'exécution en doit coïncider avec l'échéance des traités de commerce entre les deux États.

Elle est destinée à barrer en effet aux Serbes la route de l'Adriatique. Elle oppose un système et un fait aux espérances qu'ils pouvaient conserver de se frayer quelque jour un débouché sur cette mer. Espérances légitimes s'il en fût, car, en bonne géographie commerciale, la côte adriatique est le littoral naturel de la Serbie. C'est la terre rocheuse et avare qui, faute de pouvoir nourrir sa population, semble appeler directement les produits agricoles des plaines du Danube et de la Morawa, au lieu de les demander indirectement, au prix fort, et pour le seul avantage des courtiers austro-hongrois, à la voie de mer. C'est aussi la zone de contact de toute cette partie de l'*Hinterland* balkanique avec le commerce maritime de l'Occident. On a relevé, avec raison, qu'avant l'occupation austro-hongroise, les échanges étaient plus actifs qu'aujourd'hui entre la Serbie et l'Adriatique, à travers la Bosnie ottomane. Leur mouvement était

d'environ un million de francs, à cette époque, tandis qu'il n'atteint pas actuellement à deux cent mille. Tant il est vrai qu'en fait d'intérêts développés par le régime de l'occupation, ceux-là seuls ont été compris qui pouvaient servir la politique orientale des Habsbourg.



Quand on examine méthodiquement et dans le détail les conséquences du projet de tronçon Serajevo-Mitrovitza, force est bien de le qualifier, en termes brefs, de coup de maître. Relier Vienne à Salonique par une ligne qui débouche directement des pays occupés par l'Autriche-Hongrie sur le territoire ottoman, sans emprunt au territoire serbe; prendre à revers l'Albanie et s'y ménager tous les moyens d'une intervention décisive; isoler, définitivement aussi, la Serbie du Monténégro et investir par un côté de plus chacun de ces petits États — ce sont trois grands objets atteints par une seule initiative.

La profonde pensée de Bismarck, qui fut d'ouvrir à l'Autriche une nouvelle carrière orientale, coordonnée, ou plutôt subordonnée à celle de l'Allemagne, a rarement été interprétée de façon plus synthétique et complète à la fois. Nous assistons au plein épanouissement de la doctrine même du *Drang*, but et moyens — puisqu'enfin cette doctrine a toujours été que les intérêts austro-germaniques avaient part à l'équilibre méditerranéen, moyennant qu'ils sussent cheminer à travers le Balkan occidental.

La nouvelle ligne de Salonique est non pas seulement le symbole, mais, pour ainsi dire, la formule mathématique de cette poussée. Toutefois comme, de nos jours — c'est pure question de forme — la force elle-même se croit obligée de prendre le voile du droit, on entend de reste que la cause sacrée de la civilisation est invoquée d'avance par l'Autriche-Hongrie. Le moment est bien choisi, d'ailleurs. Les comités bulgares s'agitent, la Porte renforce le corps d'armée de Salonique, des fusils et des munitions sont jetés (par qui?) sur la côte albanaise, de nouveaux massacres sont prévus,

au bulletin de la météorologie sociale albano-macédonienne... Le moins est que la civilisation, c'est-à-dire l'Autriche, supposé qu'elle ne soit pas contrainte à intervenir plus tôt, se ménage pour 1904 ou 1905, une voie ferrée — véhicule d'ordre, de moralisation et de paix.

Le point de vue mérite qu'on s'y arrête.

La civilisation, en effet — à moins que le mot n'ait été prostitué par la politique au point de ne plus recouvrir aucun sens — a des devoirs et des droits vis-à-vis de cette partie de l'Empire ottoman. Elle aurait pu s'en apercevoir plus tôt. Si elle était bonne mère ; si elle présentait ce caractère essentiel de sollicitude dont lui fait honneur à chaque instant l'éloquence parlementaire, académique et même diplomatique ; ou même si seulement, Providence sensible et positive, elle témoignait d'un *plan* dans la rénovation du monde — elle n'eût pas attendu le xx^e siècle pour émonder cette brousse de barbarie qui s'étale, en pleine Europe, entre le bassin du Danube, le canal d'Otrante et la vallée du Vardar. Elle a dompté la nature et assoupli les hommes sur bien

d'autres points ! Elle a su arracher d'autres concessions à la somnolence et à la défiance ottomanes ! La rougeur qu'on ressent quelquefois, en tant qu'homme civilisé, est si largement collective qu'elle ne détermine guère de regrets, ni surtout d'actes. Il serait pourtant humiliant qu'un jour notre génération eût tellement acheminé les Cafres et les Chinois sur la voie du progrès que ceux-ci, pour se faire une idée des pays sauvages, fussent réduits à prendre le paquebot d'Europe et à venir visiter l'Albanie.

Non seulement la civilisation n'a pas été bonne mère pour les Albanais, elle s'est montrée sans équité, sans clairvoyance, jusqu'envers ses grands enfants, qui sont les États. S'il était vrai qu'un ordre quelconque, au lieu du jeu aveugle des intérêts, présidât à la distribution des « missions civilisatrices », l'Albanie serait depuis longtemps comprise, sans conteste, dans la « sphère » de l'Italie. C'est déjà un malheur que cette jeune nation, qui succède à des Républiques maritimes très engagées autrefois dans les affaires d'Orient, n'ait pu prendre qu'une part sentimentale et inter-

mittente à ces affaires, depuis le commencement du xix^e siècle jusqu'en 1870. Mais il était réparable, à partir du jour, précisément, où la nation devint État; et la diplomatie du même siècle, qui ne nous lègue que des questions à résoudre, eût prévenu du moins une phase aiguë de la question albanaise, en montrant sa place à l'influence italienne de l'autre côté du canal d'Otrante.

Aujourd'hui la force des choses l'emporte sur les réticences prétendues savantes et les menus calculs de chancellerie. On est bien contraint de reconnaître qu'à défaut d'autre intérêt l'Albanie présente une position géographique que la politique des puissances ne peut indéfiniment contourner. Elle restera un foyer de désordres et d'intrigues, elle constituera un danger permanent pour la paix européenne, si l'on ne se décide point à pratiquer, pour ainsi dire, un système d'aération, à travers ce massif de complexion géographique trop dense, de mœurs intolérables. La construction d'une voie ferrée s'impose donc. Mais dans quel sens l'orienter, quelle direction donner à ce courant d'air « civilisateur », pour que

le but économique et pacifique soit atteint?

Un examen rudimentaire de la carte démontre qu'une voie ferrée, orientée du N.-O. au S.-E., des frontières de la Bosnie à Salonique, n'améliore en rien le régime de l'Albanie. Elle décrit une courbe autour de cette région et ne sert que les intérêts austro-allemands, en leur ouvrant l'accès de la mer Égée. Tous les autres États de l'Europe continentale, et la « civilisation » — en tant qu'elle doit quelque chose à l'Albanie — sont intéressés à la construction d'une ligne dirigée, au contraire, du N.-E. au S.-O., du Danube à l'Adriatique.

Et précisément l'un des effets du projet austro-hongrois a été de rendre de l'actualité, en Russie, en Italie, dans les pays balkaniques, à des plans déjà anciens qui s'inspirent de ce principe. Le *Novoe Vremia*, la *Rossia*, le *Viedomosti* de Saint-Pétersbourg — le *Glas Tsernogortska*, de Cettinje — le *Zakonitost*, de Belgrade — plusieurs organes romains ont déjà demandé si la construction de cette ligne de l'Adriatique au Danube ne serait pas, dans l'ordre des moyens pacifiques, la seule réponse qu'appelât l'initiative du cabinet de Vienne?

Dans une récente *interview*, le prince de Monténégro, qui reste l'âme des grands intérêts balkaniques et même des relations entre la péninsule slave et l'Occident, n'a pas dissimulé que des pourparlers d'État à État étaient en voie de suivre ce mouvement d'opinion. Chez le Sultan, on se défie des initiatives européennes en général et des chemins de fer en particulier. Cependant, l'intérêt même de l'Empire ottoman est de neutraliser la portée d'une ligne par l'autre. Il est aussi de prêter la main au projet qui, en améliorant les conditions économiques de l'Albanie, atténuera, chez ses plus pauvres et ses plus turbulents sujets, la tentation de se vendre au plus offrant.

Le tracé auquel paraissent acquises, officiellement, les préférences des gouvernements serbe et monténégrin, et discrètement celles des grands États co-intéressés, part de Kladovo, sur le Danube, un peu au-dessous des Portes de Fer, emprunte la vallée du Tymok, croise, à Nisch, la grande ligne suivie par l'Orient-Express, et de là, par Pristina, Ipek (Empire ottoman), Andrievitza, Podgoritza (Monténégro) débouche sur Scutari d'Albanie. De

Scutari bifurqueraient sur la mer une voie d'intérêt monténégrin (Antivari) et une autre d'intérêt ottoman (Medua). La longueur de la ligne, calculée de Nisch, serait à peine de 300 kilomètres. Elle éviterait le territoire de Navi-Bazar, occupé par l'Autriche-Hongrie, et présenterait l'avantage de desservir des régions économiquement intéressantes, par exemple la fertile plaine de Doukadjine et de belles forêts, autour d'Andrievitza.

Les avantages de cette ligne seraient, sous tous rapports, considérables. Elle contribuerait d'abord — et le point est d'évidence — à préserver l'équilibre balkanique, et, plus spécialement, l'équilibre albanais, de la rupture que lui ménage la construction du seul tronçon Serajevo-Mitrovitza. A cette garantie contre les ambitions de l'Europe centrale tous les autres États du continent trouvent leur compte. L'indépendance des États balkaniques est assurée. Une part est faite, sur l'Adriatique, à l'influence russe, qui s'en est éloignée depuis les guerres du premier Empire. La perspective de la prise de possession, par l'Autriche-Hongrie, du

canal d'Otrante, est écartée de l'horizon italien.

Par sa portée économique, cette ligne provoque et justifie le même concert d'intérêts. Elle relierait, en somme, par la magnifique artère du bas Danube, l'Adriatique à la mer Noire, soit deux mers entre lesquelles la nature a mis, outre la formidable jetée de la péninsule balkanique, les détroits souvent litigieux des Dardanelles et du Bosphore. Cette jonction profite à tous les pays du Sud de l'Europe, de la mer Noire à la vallée du Rhône. Elle ouvre au commerce russe, roumain, bulgare, serbe, monténégrin, ottoman, un débouché direct sur les pays latins. De leur côté, la France, l'Italie, la Suisse se trouvent dispensées d'emprunter les voies de l'Europe centrale ou de faire un long détour par la mer Noire et le Danube, pour écouler leurs produits dans l'intérieur de la péninsule des Balkans. C'est, en fait, un marché nouveau qui s'ouvre pour elles, dans une région neuve aussi, qui aura longtemps encore à faire appel à l'industrie étrangère.

Plus spécialement l'Italie et les pays balkaniques sont intéressés à la réalisation de ce projet. L'Italie

y découvre une chance de relèvement de ses deux grands ports adriatiques, Venise et Bari. Par Venise, le foyer industriel lombard trouve, à une distance relativement rapprochée, un nouveau marché de consommation. Par Bari, la Serbie, le Monténégro, l'Albanie peuvent diriger sur les Pouilles du blé — qui souvent y manque — du bétail vivant, des chevaux, des bois, des minerais, tous produits que l'Italie importe encore. En un mot, l'Adriatique reprend sa fonction de trait d'union naturel entre la péninsule latine et la balkanique, et, avec sa fonction, son équilibre.

Ces résultats — admirablement propres, au surplus, à vivifier les rapports entre Latins et Slaves — sont si peu chimériques que la seule perspective en a surexcité les imaginations autrichiennes. En février, le *Reichswehr*, organe habituel de l'état-major viennois, rappelait l'attention sur un ancien projet, œuvre du colonel Schnersch, non de voie ferrée, mais de *canal* du Danube à l'Adriatique. On en pressent l'économie. Elle consisterait à réaliser cette jonction fort au-dessus de la péninsule balkanique, de façon à paralyser, par avance, au point

de vue du commerce international, l'efficacité d'une voie ferrée traversant du sud-ouest au nord-est cette péninsule. Les marchandises, au lieu de descendre l'Adriatique, convergeraient à nouveau vers la grande plaine du Danube, nœud du système des communications continentales. Un si grand but ne serait pas, du reste, atteint sans peine. Il ne faudrait rien moins, d'après les plans du colonel Schnerch, revus par le *Reichswehr*, que relier la Save à Portore (près de Fiume) et à Sant'Andrea (près de Trieste), en ouvrant de colossales tranchées à travers le Karst. Mais l'audace même du projet, qu'un organe technique paraît bien prendre à son compte, montre à quel point le génie allemand moderne redoute peu d'aborder les difficultés, quand il s'agit d'englober la péninsule balkanique dans la sphère de l'Europe centrale.



Y réussira-t-il, le génie allemand? — Le problème semble bien trouver sa formule, symbolique et mathématique à la fois, dans l'antithèse des

deux lignes dont nous venons d'apprécier l'économie. Le tronçon Serajevo-Mitrovitza exprime la « poussée » germanique; la ligne du Danube à l'Adriatique la défense et la réaction. Lequel sera le plus tôt construit? Qui saura prendre les devants? Nous voudrions avoir à signaler en France, en Italie, en Russie ou dans les pays balkaniques, quelque initiative politique ou financière.

Pour le moment, la seule principauté de Monténégro, en construisant une ligne intérieure à voie étroite, d'Antivari à Niksitch, par Podgoritza, ouvre la porte de la basse Adriatique au commerce du Balkan. Cette ligne n'a que 160 kilomètres de longueur et n'est destinée à desservir que le *Monténégro*¹. Mais le principe qu'elle pose et son esprit, si l'on peut dire, ne peuvent manquer d'éveiller l'attention. C'est ce principe qui, généralisé, décidera tôt ou tard de l'exécution d'une voie

1. La construction de cette ligne, qui va commencer incessamment, et qui est confiée à des entrepreneurs italiens, a été décidée à la suite de la découverte de mines de fer à Tzinitza, près d'Antivari, et d'alumine, aux environs de Niksitch. Elle permettra d'exploiter en outre des forêts et d'acheminer sur l'Italie, en évitant la douane austro-hongroise de Cattaro, du bétail et d'autres produits agricoles.

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.

mètres de voies ferrées, d'Antivari à Nisch, et une centaine, de Nisch à Kladovo, suffiraient à joindre l'Adriatique au Danube. Et le Danube entrerait pour la première fois dans le système de l'Occident, qu'il relierait à la mer Noire et à la Russie. La juxtaposition du rail et de l'eau, de la frontière française jusqu'à Odessa, sans emprunt aux territoires de l'Europe centrale, permettrait donc d'établir une magnifique artère franco-italo-russe, dont le profil se développerait entre ces territoires et la Méditerranée. Artère d'émancipation, de préservation et de prévoyance.

On a bien le droit de se demander ce que son établissement présente de chimérique, à une époque où les gouvernements et les puissances financières mènent à bon terme l'entreprise du Transsibérien, et font accueillir l'idée d'un chemin de fer d'Alexandrie au Cap. Mieux encore : pour s'assurer le marché de l'Orient, les Allemands, par leurs démarches, par leurs études, par leurs capitaux, sont à la veille de relier le Bosphore au golfe Persique, et la perspective d'une ligne de 3.400 kilomètres, à travers l'Asie-Mineure et la

Mésopotamie, non seulement ne les a pas effrayés, mais les passionne. Serait-il donc vrai que, par une interversion des lois historiques, le mouvement, l'esprit de conquête, le sens de l'hégémonie, qui se portaient autrefois des péninsules ou des extrémités de l'Europe au centre, refluent aujourd'hui du centre aux extrémités, engorgent celles-ci ou les paralysent? Et d'un mot — qui résume tout — ce marché de l'Orient, conquis par les Slaves et les Latins, ne feront-ils rien pour le défendre?

CHAPITRE VI

LE PANGERMANISME ET L'ÉQUILIBRE ADRIATIQUE

L'Autriche de 1882 et celle d'aujourd'hui. — Pourquoi sa politique est invinciblement orientée vers la mer et vers le Balkan. — Elle resterait telle sous une Constitution fédéraliste. — Quelques mots sur la Bosnie. — La théorie de la « plus grande Allemagne ». — Son fondement politique et économique. — Les efforts de l'Autriche pour consacrer Trieste « port allemand ». — Quelques citations pangermanistes. — La formule de l'équilibre adriatique. — L'œuvre nécessaire.

De même que les Allemands d'Autriche regardent vers l'Allemagne, de même les Allemands regardent vers l'Autriche.

(Mommsen, Lettre à la *Neue Freie Presse* du 31 octobre 1897.)

De la haute vallée de l'Adige au canal d'Otrante, en pleine paix — disons mieux : en plein état d'alliance — l'Autriche-Hongrie commence à faire sentir aux Italiens le poids de sa politique, ou même simplement de son voisinage. Voisine de moins en moins maîtresse à son propre foyer,

elle penche, dans les conflits de races, du côté des forts : elle ne saurait donc défendre les intérêts de la nationalité italienne, dans le Tyrol, contre les Allemands, sur le Littoral, contre les Slaves. Puissance dont la politique extérieure, aujourd'hui nettement définie, poursuit une extension de territoire vers la mer Egée, elle déborde par là le flanc oriental de la péninsule italique, se prépare à lui fermer les portes du Balkan et à la devancer sur la route de Suez : ici ce ne sont plus seulement des intérêts de nationalité, mais des intérêts d'État qui sont en jeu. L'Allemagne, par son intervention à peine discrète aux discordes intérieures, en Cisleithanie, et l'impulsion officielle qu'elle donne au *Drang nach Osten*, n'est étrangère ni indifférente à aucun de ces phénomènes. On peut même avancer qu'elle les a préparés, qu'ils la servent et qu'elle les surveille. L'Autriche n'est, sous un certain rapport, qu'un agent de transmission de la « poussée » qu'elle-même subit. Bref, tout un travail d'ambitions et d'intérêts communs aux deux Empires de l'Europe centrale altère au jour le jour l'équilibre adria-

tique et, en l'altérant, découvre, au jour le jour aussi, son importance internationale.

Si telle est bien, résumée à grands traits, l'impression qui ressort de la lecture des cinq premiers chapitres de cet ouvrage, elle porte à envisager sous un jour nouveau les rapports entre les États alliés depuis 1882. Accordons-le volontiers, à la décharge de la génération italienne qui conclut la Triple Alliance, et qui n'était plus celle de Cavour : il eût fallu, il y a vingt ans, une sorte de puissance divinatoire pour pressentir cette évolution.

En 1882, la lutte de races, qui s'est étendue depuis à toute la Cisleithanie, paraissait circonscrite à la Moravie et à la Bohême, entre Tchèques et Allemands. Les Croates et les Slovènes, notamment, ne représentaient pas encore, sur le Littoral autrichien, une force politique avec laquelle le gouvernement de Vienne dût compter. L'élément italien, fort de ses assises sociales et « culturelles », dans cette même région, pouvait s'attendre à la prédilection d'une monarchie essentiellement conservatrice, à la condition qu'il aban-

donnât l'attitude « irredentista ». On l'eût fort étonné en lui prédisant, dès ce temps-là, qu'un jour le *Bezirks Hauptmann* de Pola annulerait l'élection d'un Italien, contestée par les Slaves et les socialistes, et de fait, jusqu'à ces dernières années, les Italiens n'ont pas eu à se plaindre des autorités locales, à Trieste et en Istrie.

En 1882, on croyait encore au « panslavisme ». La Hongrie, au contraire, passait pour la nation libérale, dont l'effort révolutionnaire, enfin couronné par la Constitution dualiste, présentait plus d'une analogie avec les guerres de l'indépendance italienne. Son intérêt était clair de s'opposer, le cas échéant, à ce que les Habsbourg cherchassent les moyens de rétablir l'autocratie et la centralisation dans quelque nouvelle guerre d'ambition contre l'Italie. D'autre part, elle n'était pas encore assez forte pour qu'on lui prêtât le dessein de jouer un rôle propre sur l'Adriatique et un rôle conjoint à celui de l'Allemagne dans l'Orient européen.

Le *Drang nach Osten*, en effet, était alors à son premier pas. Si une élite pouvait déjà pres-

sentir ses progrès, l'immense majorité des publicistes et des parlementaires considéraient avec plus de curiosité que d'inquiétude l'expérience de la substitution d'un régime « civilisé » au régime ottoman, en Bosnie-Herzégovine. Du reste, l'expérience étant censée faite au nom et pour le compte de la civilisation tout entière, les Italiens ne se jugeaient pas les moins qualifiés pour la suivre avec une bienveillante attention. Ils en étaient restés, comme les Français, d'ailleurs, à la politique de Navarin. L'opinion, alors, ne s'arrêtait qu'aux cruautés ottomanes. Elle était plutôt sympathique à l'Autriche-Hongrie, n'intervenant — on le croyait du moins — que pour estampiller du sceau lourd de l'Empire la révolte des consciences et des générosités latines.

Toutes ces raisons — et l'on en pourrait citer d'autres — autorisaient une alliance entre l'Italie et ses oppresseurs séculaires, non pas sans doute à la satisfaction du sentiment national, mais en sûreté de conscience politique. C'est en France surtout qu'il convient de mettre en lumière cette vérité, parce que la génération d'alors, qui n'ad-

mettait pas pour elle-même de transaction sur la question d'Alsace, n'en admettait pas davantage, pour les Italiens, sur un sentiment, ou plutôt sur un ressentiment historique. Or nous aussi, à tort ou à raison, nous avons fini par aller à Kiel; une nombreuse école prêche aux Français d'aujourd'hui le même abandon de revendications que les Français d'hier trouvaient scandaleux, quand il était le fait de leurs voisins. Rien donc ne devrait subsister de ce copieux aliment d'acrimonie entre nations latines, sinon la constatation, à faire en commun, qu'elles n'échappent ni l'une ni l'autre, malgré leur tempérament, à la nécessité de « faire de la politique ». En bien faire, voilà le point, et la conclusion de cette digression bien courte nous ramène au cœur de notre sujet.

Car, entre l'Autriche de 1882 et celle d'aujourd'hui, c'est le sens politique qui oblige à mettre une grande différence. C'est la froide raison, inspirée par la connaissance des faits, qui découvre les lois, obscures il y a vingt ans, de l'évolution de la monarchie de Habsbourg. Et, s'il est vrai que, par toutes ses tendances, sinon par une sorte

de fatalité historique et économique, l'Autriche d'aujourd'hui s'interpose de nouveau entre les aspirations et l'avenir de l'Italie, en lui disputant la mer, en lui barrant la route de l'Orient, que sera-t-il de l'Autriche de demain ? C'est ce coin de voile que nous voulons essayer de soulever.



En 1898, un collaborateur de la *Revue des Deux Mondes*¹, grand partisan du *statu quo*, d'ailleurs, était réduit à peindre la crise austro-hongroise en ce tryptique peu rassurant : *Extrême difficulté*, pour l'Autriche, de continuer à être ce qu'elle est ; — *impossibilité* d'être autrement ; — — *nécessité* qu'elle soit. L'entrelacement des nécessités, des difficultés et des impossibilités rend laborieux l'acheminement vers une solution, même académique. Aussi l'auteur se bornait-il à adresser une incantation aux génies secrets de la politique, pour obtenir à la monarchie de Habsbourg une « nouvelle formule d'existence nationale ». Le

1. M. Charles Benoist, *L'Autriche future et la future Europe*.

plus curieux est que ses bonnes intentions, au lieu de mettre les hommes d'État austro-hongrois sur la voie de la *formule*, valurent au fascicule précité de la *Revue des Deux Mondes* une confiscation en forme, c'est-à-dire un désagrément que n'avaient jamais attiré à ce grave organe les plus militants de ses collaborateurs.

Il y a toute une leçon sous ce petit fait. Elle s'adresse aux écrivains qui, sympathiques ou hostiles à l'Autriche-Hongrie, essaient de l'orienter vers un *devenir*. Ils ressemblent à un mathématicien qui s'acharnerait à résoudre une équation dans laquelle n'entrent que des inconnues. Et je ne sais même si les Autrichiens par le cœur — il n'y en a pas beaucoup, mais il y en a encore — n'ont point sujet d'être plus incommodés de cette sollicitude que scandalisés d'une franche déclaration de scepticisme, à l'endroit de toutes les panacées constitutionnelles. Quand on rassemblerait en Congrès tous les Siéyès contemporains, fussent-ils tous de bonne foi, l'Europe entière eût-elle à cœur de donner force exécutoire à leurs décisions, nous doutons qu'il en sortît une charte viable.

On peut reconstituer à l'Autriche-Hongrie une ossature, en faire, de l'État dualiste qu'elle est, un État centraliste, ou tricéphale, ou même *mutticéphale* (il faudrait bien un néologisme à une situation nouvelle). Elle sera toujours exposée à la disjonction, puisque précisément le siège du mal c'est la répugnance des membres à être articulés ensemble. La pluralité même des « existences nationales » exclut toute formule d'« existence nationale » en commun.

Que reste-t-il donc à considérer dans cet étrange agrégat? Des courants et des forces, c'est-à-dire les éléments d'un problème non de droit public, mais de mécanique, si l'on peut dire. Rien de plus conforme, du reste, à l'esprit de la politique contemporaine, que l'Autriche, pour sa part, a largement contribué à matérialiser. Or, sans préjuger si ces courants et ces forces, en tant que leur travail contradictoire intéresse la vie intérieure de la Monarchie, feront ou non émerger une Autriche fédérative — à l'extérieur, c'est-à-dire, en somme, du point de vue international, quel serait le résultat du fédéralisme? Le fédéralisme

pourrait déterminer un ordre de rapports nouveaux, et certainement moins étroits, entre la monarchie des Habsbourg et celle des Hohenzollern. Mais il ne détournerait pas la première de la politique qui l'oriente vers la mer et vers le Balkan.

La meilleure raison en est que l'Autriche-Hongrie ne peut plus faire acte de vitalité que de ce côté-là. Elle est entourée au Nord, au Nord-Est, au Sud-Ouest par d'autres organismes, assez résistants non seulement pour ne pas se laisser entamer par elle, mais pour profiter, au besoin, de ses fautes et de ses malheurs. On ne s'imagine point, au *Ballplatz*, quelle que soit la Constitution, sous n'importe quelle constellation parlementaire, un ministre assez fou pour chercher querelle à la Russie, réclamer la Silésie à l'Allemagne, ou même Venise à l'Italie. Ces trois puissances font à l'ex-Saint-Empire une ceinture qui ne laisserait pas le moindre jeu à son action extérieure, s'il ne trouvait relativement libres les routes de la mer et du Balkan. L'attraction que ces routes exercent sur lui se fonde donc, tout

d'abord, sur l'inexorable constriction qu'il subit d'autre part. Direz-vous que le fédéralisme aboutirait à faire de l'Autriche-Hongrie un État aussi sincèrement neutre que la Suisse? Mais l'histoire, la géographie, les grands intérêts économiques protestent. Cette prétendue « Suisse » serait toujours une monarchie, dépositaire de hautes traditions diplomatiques et militaires. Que l'héritier de Rodolphe de Habsbourg porte une couronne, ou trois, ou six, il est incapable d'abdiquer à ce point son ambition atavique et son rang dans le monde. Faites sa part aussi large que possible à l'autonomie des administrations et des langues — car c'est l'essence du fédéralisme à l'intérieur — il y aura toujours, à Vienne, au moins trois ministères communs, les Affaires étrangères, la Guerre, la Marine et, au-dessus d'eux, la Cour. Déloger de la Cour et de ces trois ministères l'esprit qui, après avoir fait l'Autriche, l'empêche seul encore aujourd'hui de se *défaire*, c'est une tâche que nous souhaitons légère aux fédéralistes, sans entretenir, d'ailleurs, d'illusions sur son succès.

On n'a pas assez remarqué, d'autre part, que la politique orientale, au lieu d'alimenter les discordes intérieures, flatte et concilie, au sein de la société austro-hongroise, une foule d'intérêts qui survivront au dualisme. Intérêts dynastiques : la Maison impériale et royale n'a guère été dédommagée de ses revers contemporains que par l'occupation bosniaque. Intérêts économiques : il est inutile d'insister sur la valeur que présente, pour le commerce austro-hongrois, l'accès de la mer Égée. Intérêts de classe : les officiers de terre et de mer n'entrevoient plus de carrière que dans une campagne qui aurait Salonique pour objectif. Intérêts confessionnels : le clergé catholique, au moins dans le Sud de la Monarchie, considère le *Drang* comme un véhicule de la religion qu'il enseigne. Intérêts de race : cette forme d'expansion séduit les Allemands, rassure les Hongrois (en ce qu'elle refoule les avant-postes de la Russie) donne même à une partie des Slaves, et, par exemple, aux Croates, l'illusion qu'un grand rôle les attend. Une « idée » qui a la rare fortune de rallier la *Hofburg*, les puissances financières et

industrielles, le monde militaire, le clergé catholique, les nationalités dominantes et même une fraction des nationalités sacrifiées — cette idée ne peut manquer d'exercer une sorte de fascination sur la diplomatie. On peut aller jusqu'à dire qu'elle est, en quelque manière, la dernière expression de l'unité d'État, dans une *société* — nous soulignons le mot à dessein — que tout le reste divise. Et cela serait aussi vrai d'un État fédéraliste que de l'État actuel.

La « marche à l'Orient » s'imposerait peut-être plus radicalement encore, comme principe de politique extérieure, à une Autriche fédéraliste. C'est le seul moyen, en tout cas, qu'ait trouvé jusqu'ici la monarchie de Habsbourg pour prévenir, le long de sa frontière de l'Est, les effets de l'attraction des organismes ambiants sur ses propres sujets. Il suffit de jeter les yeux sur une carte ethnographique pour constater que cette frontière passe à travers des nationalités qu'elle disjoint. Des Roumains se font face des deux côtés des Carpathes. Des Serbes se considèrent fraternellement, et, en mainte occasion, se tendent la main, par-dessus

le Danube, la Save, la Drina et les Bouches de Cattaro. Pour tout homme d'État qui a étudié les prodromes et la marche des grands phénomènes d'unification; pour tout Autrichien, surtout, qui sait ce que la mise en valeur du principe des nationalités a coûté à la maison de Habsbourg, en Italie et en Allemagne, l'avenir est gros d'un dilemme : ou cette monarchie parviendra à confisquer le principe, en soumettant à son hégémonie les petites cours et les peuples indépendants des Balkans; — ou elle finira par en être victime, une fois de plus, au profit des États roumain, serbe, monténégrin, déjà constitués. La péninsule, on le sent bien, n'est pas une matière inerte, figée dans son moule actuel. C'est une matière vivante, qui prête invinciblement, si l'on peut dire, à une extension ou à une restriction de l'Autriche. Loi de vie, loi de guerre. Pour ne rien céder, il faut conquérir. Et, s'il faut conquérir, dès aujourd'hui, soit à une époque où Serbes et Roumains de Transleithanie sont comprimés par la rude main des Magyars, la raison d'État n'obligerait-elle pas à une politique balkanique plus active encore, le jour où le

fédéralisme apporterait une demi-émancipation à ces deux nationalités ?

Tant qu'il existera une Autriche monarchique et militaire, quelle que soit, d'ailleurs, la Constitution, un parti puissant demandera que l'État tire ses conséquences logiques de l'occupation de la Bosnie-Herzégovine. Cette occupation — comme le faisait remarquer très justement, l'autre jour, le *Deutsches Volksblatt* — ne vaut que par ce qu'elle préjuge. Par elle-même, elle n'est qu'un sujet d'embarras, d'affaiblissement, de discrédit. Elle n'enrichit ni les finances, ni l'industrie communes ; elle est plutôt une source de dépenses. Nous savons bien qu'une réclame fort entendue, à laquelle M. de Kallay sait mettre le prix, représente la Bosnie comme une sorte d'Eldorado¹. Malheureusement, les légitimes et incessantes doléances des Serbes orthodoxes et l'émigration

1. L'élégance du pavillon bosniaque, à l'Exposition de 1900, lequel fut prêt et ouvert au public, le premier des pavillons étrangers — n'est qu'une des mille formes de cette réclame, qui a réussi surtout en France. C'est un de nos compatriotes qui a jadis appelé M. de Kallay le « Colbert des Balkans ». Les véritables historiens diront la misère de la population bosniaque, l'échec de la réforme agraire promise au traité de Berlin, la tyrannie des fonctionnaires, les doubles fonds du budget, la corrup-

des musulmans prouvent qu'elle n'est pas telle pour sa population autochtone. Cette expérience, faite au nom de la « civilisation », a donné des résultats déplorables, et il suffit d'en rappeler les raisons pour montrer du même coup que l'occupation bosniaque n'a jamais été et ne sera jamais, aux yeux du gouvernement de Vienne, qu'une étape vers Salonique.

Certainement ni ce gouvernement, ni M. de Kal-lay ne sont incapables d'assurer aux provinces occupées la justice et le bien-être. Mais ils n'ont jamais cherché cette fin pour elle-même et sans arrière-pensée. Ou, pour mieux dire, c'est une autre fin qui les intéresse et dont l'occupation n'est que le moyen. — Les impôts sont lourds en Bosnie : considérez qu'ils alimentent la propagande austro-hongroise en Albanie, et qu'il faut maintenant construire un chemin de fer pour cerner cette région

tion systématique des autorités religieuses (V. dans la *Nouvelle Revue* du 15 mars 1899 l'article : *L'Eglise orthodoxe et la politique austro-hongroise*). La meilleure preuve, du reste, que Golbert ne laisse pas parvenir la vérité aux pieds du trône de Louis XIV, c'est qu'aucune délégation de ses administrés n'a été admise jusqu'à présent — soit musulmane, soit orthodoxe — à présenter ses doléances à l'empereur François-Joseph.

par Novi-Bazar. La liberté confessionnelle y est violée : ne faut-il pas à tout prix extirper le nationalisme serbe, en débarrasser les flancs du *Drang nach Osten*? Le régime de la propriété n'a jamais subi de réforme sérieuse (en vingt ans!) et les intéressés le jugent pire que du temps des Turcs : en quoi de nouvelles institutions agraires auraient-elles préparé la marche sur Salonique? Ainsi, tendances et répressions, emploi de ressources et destination des grands travaux publics, tout crie que la véritable fonction réservée à la Bosnie, sur l'échiquier austro-hongrois, est uniquement celle de pièce de soutien, dans la manœuvre visant à la fois le canal d'Otrante et la mer Égée.

Telles sont, à grands traits, les raisons pour lesquelles l'établissement du fédéralisme n'aurait pas pour effet d'insuffler à la diplomatie austro-hongroise, en la détournant de l'Orient, un esprit nouveau. Ceci pourrait suffire à rendre moins ardents les vœux qui, de bien des côtés, semblent appeler cette solution. Mais enfin, supposé même qu'une Autriche rénovée, et intervertie, pour ainsi dire, retournât son activité extérieure contre

l'Empire allemand, de quel œil le cabinet de Berlin envisagerait-il une évolution si radicale? Quel sort préparerait-il à un ancien allié, devenu non seulement réfractaire à son impulsion, mais gênant comme le peut être un barrage — un « sac devant une porte », a dit en propres termes M. Karl Coutrad¹? Est-ce à la paix ou à la guerre que mènerait cette rébellion de l'Autriche contre la loi bismarckienne qui lui assigne une carrière sur le Balkan et non ailleurs?

Le tableau sommaire que nous allons essayer de tracer des tendances pangermanistes et de leur objet répondra à ces questions².

1. *Zum Heimkehr des Kaisers*, p. 4, Reimer, Berlin, 1898.

2. Bien entendu, nous n'avons prétendu envisager l'évolution possible de l'Autriche-Hongrie qu'au point de vue international, et plus spécialement du *Drang nach Osten*. Notre conclusion ne saurait enlever aucune sympathie aux nationalités slaves qui luttent pour obtenir le redressement de la situation intérieure et en particulier à la vaillante race tchèque. Malheureusement, si les Tchèques font preuve des plus hautes vertus politiques, leur situation géographique est déplorable, non seulement à cause du voisinage immédiat des Allemands, mais aussi en ce qu'ils occupent une position excentrique, par rapport aux intérêts généraux de la Monarchie. Ces intérêts gravitent tout justement du côté opposé au foyer historique de la nation tchèque, et celle-ci ne serait jamais suivie, si elle prétendait détourner les autres nationalités — même et surtout les Croates — de la mer et du Balkan.

M. Kramarcz, dans la séance du 14 mars dernier, a fort claire-



Dès 1859, on trouvait exposée la théorie suivante, dans la *Gazette d'Augsbourg* : « Nous maintenons que les possessions autrichiennes qui ne font pas partie de la Confédération germanique ont pour l'Allemagne exactement la même importance que toute autre partie de la Confédération. La défense de ces possessions est donc commandée par l'intérêt même de l'Allemagne ; elle est pour

ment exposé la situation à ses collègues du *Reichsrath*, en disant :

« Nous savons depuis longtemps que nous sommes un épieu dans la chair allemande, et, en réalité, c'est là notre grande mission historique. Nous sommes placés sur une position avancée, où il est difficile à un petit peuple de combattre la supériorité des adversaires. Mais cette mission historique, nous l'avons accomplie jusqu'à présent, et j'espère que, dans l'avenir, nous serons encore à sa hauteur. En Bohême, nous remplissons non seulement un devoir national, mais nous avons aussi la tâche de veiller à l'équilibre européen. Si le rêve des Allemands de s'annexer tous les territoires depuis Hambourg jusqu'à Trieste se réalisait, l'équilibre européen n'existerait plus, et l'Allemagne deviendrait la plus grande puissance mondiale. Elle serait maîtresse non seulement du centre de l'Europe, mais aussi des Balkans et de l'Asie-Mineure. »

Seulement, il n'est pas en la puissance des Tchèques d'empêcher la monarchie de Habsbourg, même fédéraliste, de collaborer par avance au plan des Allemands, en dirigeant dans le même sens qu'eux la pointe de sa politique extérieure.

celle-ci un droit et un devoir. En voici les motifs : d'abord, les parties de l'Empire qui ne peuvent ni conserver ni créer une civilisation supérieure font partie du domaine de la Confédération germanique. Ensuite, l'union intime avec ces territoires est particulièrement avantageuse aux intérêts matériels de la Confédération ; enfin, la possession de ces provinces peut seule permettre de représenter d'une manière qui convient à une grande puissance, avec assurance et succès, les intérêts allemands dans les grandes complications qui surviendront inévitablement. »

« Nous déclarons hautement que, si ce n'était pas un membre de la Confédération, si ce n'était pas l'Autriche qui fût le légitime possesseur de ces pays non allemands, la nation allemande devrait en faire la conquête à tout prix, parce qu'ils sont absolument nécessaires pour son développement et sa position de grande puissance. »

C'est la théorie même de la « plus grande Allemagne », qu'on s'imagine bien à tort avoir été découverte par les pangermanistes contemporains. Elle revient, en somme, à considérer l'Eu-

rope centrale comme une *entité*, plus ou moins définie, plus ou moins étendue, mais coordonnée de droit à l'entité allemande. Transposée dans le temps où la monarchie des Hohenzollern s'est définitivement substituée à la Confédération, elle signifie qu'au-delà des limites territoriales de cette monarchie, dans la direction de la mer et de l'Orient, doit, de nécessité politique et économique, graviter un État ou un système d'États dont le moteur reste à Berlin. Et, dans l'hypothèse où l'Autriche refuserait d'être cet État ou ce système, il ne resterait plus, suivant l'expression même de la *Gazette d'Augsbourg*, qu'à faire « la conquête à tout prix » de ce pays réfractaire.

Sommes-nous bien loin des revendications, à la fois pompeuses et précises, de la nouvelle école pangermaniste, dont il sera donné des échantillons tout à l'heure? Nous ne le croyons pas. Le pangermanisme, ou impérialisme allemand — comme l'a fort bien défini M. André Chéradame — n'est pas plus ambitieux que l'impérialisme russe, qui vise le continent asiatique, et l'impérialisme anglo-saxon, qui prétend à l'hégémonie

sur les mers et quasi sur le quart du globe. Ce qui lui donne une apparence chimérique et presque monstrueuse, c'est que le lot qu'il s'assigne est situé en pleine Europe et englobe, avec l'Autriche-Hongrie, une partie de la péninsule des Balkans. Par ailleurs, et lorsqu'on tient compte, précisément, des conditions actuelles du continent, il ne décèle nullement une sorte de cas pathologique. Il n'y a point, à cette heure, de cerveaux politiquement plus sains que les cerveaux allemands. Ils voient grand, voilà tout. Et n'est-ce pas notre propre histoire? Ne sent-on pas la filiation entre le système de la « plus grande Allemagne » et celui de la « plus grande France », non seulement rêvé, mais réalisé un instant par le génie de Napoléon I^{er}? C'est une nécessité de combattre le pangermanisme, par les mêmes raisons qui ont coalisé l'Europe de 1812 contre la France impériale. Mais on doit l'admiration à la seule race qui, sans fanterie, tient prête sa solution du problème de l'Europe centrale; — à la seule qui s'écarte de la formule, à la fois banale et lancinante comme un balancier d'horloge pendant une nuit d'insomnie :

« Il faut une Autriche à l'Europe; que ferait l'Europe sans l'Autriche? »

Sachons écouter les voix qui s'élèvent du monde allemand.

L'économiste, le manufacturier, le commerçant disent : « La *plus grande Allemagne* doit être édifiée de telle sorte que des débouchés larges et sûrs soient réservés à sa production industrielle. Aujourd'hui, la plupart des grands États tendent à redevenir protectionnistes. Le Parlement américain a voté le bill Mac-Kinley. La Russie développe et défend sa propre production ; elle sera de moins en moins notre tributaire. L'*impérialisme* anglo-saxon est-il autre chose qu'un système économique tendant à fermer toutes les colonies de la Grande-Bretagne aux marchandises des autres pays et singulièrement aux allemandes ? Ne s'agit-il pas, au fond, d'un gigantesque *Zollverein* étendu à vingt-neuf millions de kilomètres carrés, c'est-à-dire au quart du globe, et assurant, sur cet espace, un monopole au commerce anglais ? — Nous avons prospéré par le libre échange, grâce à la supériorité de nos fabricants et de nos cour-

tiers. Mais si, de tous côtés, surgissent des barrières douanières, c'est entre eux, dans l'état actuel des choses, qu'ils se feront concurrence. Force est donc de donner à notre assiette économique une base plus large, en obligeant, nous aussi, une partie du continent à entrer dans une vaste ligue douanière dont nous tiendrons les clefs. Notre diplomatie doit, avant tout, s'inspirer de ce principe, et nous comptons sur nos forces militaires, au besoin, pour le faire valoir. La *plus grande Allemagne* doit, par l'Autriche ou à ses dépens, faire sentir son hégémonie de Trieste aux embouchures du Danube. »

Les politiques opinent :

« L'unité allemande est le fruit d'un sentiment national qui n'est point encore assouvi, puisqu'enfin dix à douze millions d'Allemands vivent hors de nos frontières. Pourquoi ce sentiment ne serait-il pas logique jusqu'au bout? S'il vient à faiblir, si la Cisleithanie, où l'on ne compte que neuf millions d'Allemands contre quinze millions de Slaves, accomplit son évolution naturelle, se soumet docilement à la loi des majorités, c'est un nouvel

État à tendances slaves, un rival au lieu d'un allié qui s'établit sur notre flanc. Il « marche à l'Orient » pour son propre compte ; mieux encore, il prend la tête d'une Confédération slave, de Vienne à la mer Noire, adossée d'ailleurs à la Russie. C'est l'avènement du « slavisme » sur la scène de l'Europe. Notre échiquier se resserre entre Prague et les Vosges. Notre commerce n'a plus de débouchés que vers le Nord. L'œuvre de Bismarck est menacée. Il faut défendre à tout prix la position des Allemands d'Autriche, qui couvre la nôtre. Et comment la défendre, sinon par une intervention directe, le jour où la constitution actuelle de l'Autriche croulera ? »

Les militaires ajoutent :

« L'armée et la flotte allemandes doivent disposer d'un échiquier tel que leur action se puisse combiner. Si, comme il est probable, l'effort de l'armée doit se faire sentir surtout au Sud et à l'Est de l'Europe, il est presque indispensable qu'elle soit appuyée par la flotte dans l'Adriatique et la Méditerranée. Notre front stratégique, considéré de haut, doit s'étendre de la Baltique à Trieste. La

France et la Russie ont chacune sa part à l'équilibre des mers du Nord de l'Europe et du bassin méditerranéen. Il nous en faut tout autant. Du reste, le littoral de la Haute Adriatique est-il si éloigné des terres allemandes ? Il n'y a guère plus d'une centaine de kilomètres, à vol d'oiseau, du golfe de Trieste aux frontières de la Carinthie méridionale — point à partir duquel, en remontant vers le Nord, et en contournant la Bohême, on ne trouve plus que des Germains en masse compacte. A aucun prix il ne faut tolérer que cette partie de la côte tombe au pouvoir des Latins ou des Slaves. Sinon le flanc de l'Allemagne est débordé pour un siècle et peut-être pour toujours. »

Dans ce concert d'opinions, d'ailleurs fort convergentes, où chacun fait du « pangermanisme », les uns à dessein et nommément, les autres sans l'avouer, ou même sans le savoir, il n'est pas jusqu'à la sociologie, jusqu'aux intérêts confessionnels qui n'élèvent la voix. Les uns prédisent à l'Allemagne une crise sociale, si elle n'assure pas de débouchés à son énorme production, et par les moyens que les économistes suggèrent aux

hommes d'État¹. Les autres se demandent si la juxtaposition des huit millions et demi de catholiques autrichiens aux dix-sept millions de catholiques sujets des Hohenzollern ne serait pas, en somme, désirable, soit en vue de conjurer les retours du *Kulturkampf*, soit pour rallier le Saint-Siège à une politique orientée dans le sens des intérêts allemands? — Et si des vues, qui nous font l'effet d'un délire d'ambition, ne paraissent pas, de l'autre côté des Vosges, indignes d'être discutées par des hommes techniques, par l'élite sociale des Allemands, je laisse à penser quel accueil leur est réservé, quel rebondissement leur est assuré dans l'opinion, par les chauvins, par les poètes du nationalisme, par ceux dont le patriotisme est indissociable du besoin de « faire grand » ?



Parmi les articles de ce substantiel programme, il en est un qui semble revenir avec la régularité

1. Waldersee, *Was Deutschland braucht*. Thorman, Berlin, 1895, p. 10.

d'un *Leitmotiv* : mainmise sur l'Adriatique et sur Trieste en particulier. Il est piquant de noter que c'est l'Autriche elle-même qui s'est donné la peine d'implanter cette idée dans les cerveaux allemands. M. de Metternich a fourni à l'école des Wolff et des Schönerer cette occasion de bénir sa mémoire, en proposant à la Diète de Francfort, dès 1818, de faire entrer la ville et le territoire de Trieste dans la Confédération germanique, dont l'Autriche avait la présidence. C'était la théorie « aulique », qui, juxtaposant les États propres et non allemands des Habsbourg aux États confédérés, aboutissait à étendre « l'Europe centrale » jusqu'aux pays compris entre le Mincio, les Alpes et l'Adriatique. La Diète accepta; mais son acceptation ne fut même pas signifiée aux puissances. Celles-ci n'auraient pas manqué de répondre — comme elles le firent plus tard — qu'il ne dépendait ni de l'Autriche, ni de la Diète, de modifier, *proprio motu*, une convention internationale. Or l'acte final du Congrès de Vienne avait limitativement et nommément désigné les États ou territoires compris dans la Confédération. Ni Trieste, ni les possessions ita-

liennes de la maison d'Autriche, ne figuraient sur cette liste.

Mais l'idée d'agréger Trieste au grand corps germanique, à titre d'appendice historique et naturel, était si chère au gouvernement de Vienne, que, trente ans plus tard, au lendemain des événements de 1848 et de 1849, il émit la même prétention, et, cette fois, chercha à lui procurer la sanction internationale. Il alléguait — flattant le ressentiment des souverains contre de récents mouvements populaires — la nécessité de placer le maintien du *statu quo* en Italie sous la sauvegarde de la Confédération tout entière. Trois puissances, la France, l'Angleterre et la Russie, formulèrent un refus par l'organe de leurs représentants auprès de la Diète de Francfort. La note française, présentée dans le courant du mois de février 1851, a une portée et une allure que pourraient lui envier les documents similaires contemporains. Ses raisons vont, pour ainsi dire, au-devant de ce système d'agréga-tions indéfinies, qui fait d'une région polyethnique, comme l'Europe centrale, une extension nécessaire du foyer allemand — système dont

l'essence, à travers l'histoire, n'est pas altérée par les évolutions qu'il a dû subir : Saint-Empire autrefois, Triple Alliance aujourd'hui, Pangermanie demain.

La Confédération germanique, disait le Cabinet français, est une des bases du droit public européen. Interposée entre les grandes puissances, dont elle a surtout intérêt à arrêter les empiètements, elle contribue puissamment par sa masse, et, si l'on peut ainsi parler, par sa force passive, à la conservation de la paix générale. L'*homogénéité de race*, qui, au milieu de nombreuses diversités, lui constitue une unité véritable, la rend merveilleusement propre à ce grand et noble rôle. *Renfermée dans les limites que lui assigne cette homogénéité*, tant que la Confédération s'imposera tout à la fois la loi de ne pas les dépasser et de ne pas souffrir qu'on les restreigne, elle sera la plus sûre sauvegarde de l'ordre et de la paix européens. Une politique contraire aurait naturellement des conséquences tout opposées. *Étendre arbitrairement ces limites naturelles*, adjoindre aux populations allemandes des populations slaves, hongroises, italiennes, au milieu desquelles elles seraient noyées, ce serait dénaturer la Confédération, dont il faudrait changer *même le nom*, pour ne pas être en contradiction avec la réalité. Cette masse, absorbant dans son sein vingt peuples et vingt États différents, se présenterait à l'esprit, non plus comme une garantie de paix, mais comme une menace,

comme un symbole de *confusion* et d'*envahissement*¹. »

Avec moins de vivacité et de couleur, la note de lord Pamerston venait à l'appui de ces justes observations.

« Le principe qui doit être établi par la motion que l'Autriche et la Prusse se proposent, dit-on, de soumettre à la Diète, ôterait à la Confédération germanique son caractère allemand, attendu que celle-ci s'agrègerait des pays qui, *géographiquement*, sont séparés de l'Allemagne, et qui ont une population tout à fait différente, sous le rapport tant de la langue que de l'origine. Un pareil précédent, une fois établi, pourrait engager la Confédération à s'écarter encore davantage de son caractère *national*, que le traité de Vienne a voulu maintenir à l'égard des pays qui doivent former la Confédération germanique.

L'Allemagne aux Allemands, c'est-à-dire l'Allemagne écartée de l'Adriatique et souffrant, sur son flanc sud-oriental, des nationalités et, par conséquent, des organismes indépendants — c'était le fond de la théorie des puissances protestataires, en 1851. L'Allemagne étendant, sinon ses fron-

1. Cité par M. Popovitch, *Trieste e Trento innanzi alla diplomazia*. Roma. Civelli, 1889.

tières territoriales, au moins son hégémonie jusqu'aux rives de l'Adriatique et de la Méditerranée, par la subordination, consentie ou forcée, des nationalités intermédiaires — c'est la conception que l'état de Triple Alliance réalise en partie. Le pangermanisme demande à la réaliser tout à fait. Qu'il procède par envolées ou par axiomes, ses accents sont à retenir.

« Seule, dit Paul de Lagarde, une Allemagne s'étendant de l'Ems aux embouchures du Danube, de Memel à Trieste, de Metz aux rives du Bug, peut remplir sa mission, car seule une telle Allemagne pourrait se nourrir et, avec son armée permanente, vaincre la Russie ou la France et même leurs forces réunies, avec l'appui de ses réserves. » — « L'acquisition de Trieste est une question vitale pour l'Allemagne. Même si tous les Italiens se ruaient sur nous, jamais cette place ne devrait tomber entre leurs mains. » Ces lignes, extraites des *Deutsche Schriften*¹, datent de 1892.

Le D^r Hasse, dans un des organes périodiques

1. Cette citation et les suivantes sont extraites du remarquable livre de M. André Chéradame : *L'Europe et la question d'Autriche au seuil du xx^e siècle*. L'auteur donne les textes allemands.

du pangermanisme, n'est pas moins explicite : « Pour toute l'Allemagne, Trieste est la porte commerciale naturelle ouverte sur l'Orient et le canal de Suez. Trieste doit donc être un port allemand¹. » Les intérêts de la marine de guerre ne sont point à oublier non plus : « Pola doit devenir un grand port militaire pour la flotte allemande². »

Les innombrables brochures anonymes, qui répandent le culte de la « plus grande Allemagne » et dont les auteurs occupent souvent des situations officielles, sont fertiles en axiomes du même genre — ou plutôt c'est toujours le même axiome qu'elles posent sous ses différents aspects : « Le peuple allemand ne peut se détourner de la mer Adriatique sans perdre ses titres à constituer une grande puissance³ » — « Le Littoral autrichien (*Küstenland*), avec la partie sud de la Dalmatie, Raguse, Cattaro, Trieste et Pola, constitueraient, comme l'Alsace-Lorraine (*sic*), un *Reichsland* administré par un

1. *Alldeutsche Blätter*, p. 137, 1895.

2. *Die Deutsche Ostmarck*, p. 4. Riber. Berlin, 1894.

3. *Gross Deutschland*, *Deutschvölkischer Verlag*, p. 10, Munich, 1900.

gouverneur militaire impérial, territoire qui servirait de base à la puissance maritime de l'Allemagne dans l'Adriatique et dans la Méditerranée¹. » De temps à autre, une carte annexée à ces brochures, extraite d'ailleurs d'atlas connus, indique d'un trait les futures frontières et dissipe toutes les obscurités dans l'esprit du lecteur².

La Muse elle-même ne peut manquer de s'intéresser à ces vastes conceptions.

Debout ! Qu'un son allemand résonne bientôt
Depuis l'embouchure du Rhin
Jusqu'à la Moravie, et depuis le *Waskenwald*
Jusqu'à la mer Adriatique !
Quand tout ce qui se sent allemand
Sera réuni en un seul Empire,
Quand une seule couronne brillera
Dans le monde germanique,
Alors l'aigle impérial prendra son vol vers la côte,
Son aile frappera l'air à grand bruit,
Et ce bruit voudra dire : Pangermanie de la mer à la terre !
Pangermanie de la terre à la mer³ !

C'est M. le Dr Alexandre Tille, ancien pro-

1. *Österreichs Zusammenbruch und Wiederaufbau*, p. 10. Lehmann. Munich, 1899.

2. V. notamment l'atlas de Debes.

3. « Alldeutschland, brausts vom Meer zum Land ! Alldeutsch, vom Land zum Meer ! »

fesseur d'allemand à l'Université de Glasgow, qui est l'auteur de ces vers.

Quant aux Italiens, l'école pangermaniste ne tient pas plus compte de leur alliance que de leur résistance éventuelle. — « C'est un peuple trop pauvre, trop peu nombreux, trop inhabile à la guerre, pour qu'on le puisse considérer comme un rival. Essayât-il de l'être, il n'éviterait pas un échec semblable à ceux qu'il a trouvés en Afrique¹. » Quelquefois on leur réserve une compensation : — « En cas de démembrement de l'Autriche, l'Italie fera tous ses efforts pour s'emparer de Trieste. Mais, si elle est bien convaincue que la possession de Trieste et de Pola constitue, pour la puissante Allemagne, une question de vie ou de mort (*sic*), elle comprendra qu'il vaut mieux s'entendre amiablement et se contentera du Trentin². » Mais tous les pangermanistes ne sont pas si généreux, — « Jamais les Italiens ne déplaceront leur frontière du Nord contre la volonté de l'Allemagne. Qu'ils se tournent du

1. *Deutschland bei Beginn des XX Jahrhunderts*, p. 53. Militär Verlag. R. Félix, 1900.

2. *Österreichs Zusammenbruch und Wiederaufbau*, p. 13.

côté du Tessin, de la Corse et de la Savoie, mais jamais vers le Tyrol du Sud et surtout vers Trieste¹. »



Les « forces » et les « courants » qui travaillent la masse confuse de l'Europe centrale semblent donc bien orientés vers la mer et la péninsule balkanique. Ils ne seraient point détournés par une réforme intérieure de la monarchie austro-hongroise, quelle que puisse être son économie. Ils s'affirmeraient plus impétueux par le succès du pangermanisme.

M. Chéradame, dont les opinions méritent toujours l'examen, parce qu'il les étaye sur des faits classés et contrôlés, signale, dans la nation magyare — jusqu'ici assidue complice du *Drang nach Osten* — une sorte de courant contraire.

1. *Grossdeutschland und Mittel Europa um das Jahr 1900*, p. 18. Thormann. Berlin, 1895.

C'est le pangermanisme même qui l'aurait déterminé, par sa littérature et ses intrigues en Cisleithanie¹. Mais la raison n'en serait-elle point qu'il s'agit tout justement, et jusqu'à nouvel ordre, de littérature et de menées? Les théoriciens de l'*All-deutschland* vont plus loin sans doute que n'iront jamais ses praticiens. Leur système, propre, en effet, à indisposer le peuple hongrois, en ce qu'il a d'absolu, serait mis au point par des politiques. Et les politiques de Berlin, qui ont détruit l'Autriche de 1866 avec le concours des Magyars, sont trop avisés pour ne pas faire à ceux-ci leur part. Après tout, la « grande Allemagne » n'a pas besoin de toute la côte adriatique pour l'épanouissement de son programme économique et militaire. Le principe d'un partage avec les compatriotes de M. Ugron n'a rien que d'acceptable — et j'observe même en passant que la plupart des brochuriers pangermanistes évitent de prononcer le nom de Fiume. L'idée d'un *condominium* germano-magyar sur l'Adriatique se présente comme une solution

1. Telle serait l'origine de la campagne récente de M. Ugron et de son parti contre la Triple Alliance. V. *op. cit.*, p. 170 et suivantes.

intermédiaire entre le *statu quo* et les doctrines outrancières. Et certes, ce n'est pas ce *condominium*, entre puissances établies toutes deux sur la côte orientale, qui restaurerait l'équilibre, dans l'ancien « golfe » vénitien.

A parler net, cet équilibre ne peut avoir qu'une base, et c'est un Italien qui l'indique : « Trieste, dit-il, non plus autrichienne, mais allemande, voilà pour nous le plus grand malheur qui se puisse imaginer. Mais je ne m'effraierais nullement de voir se constituer, sur l'autre rive de l'Adriatique, un État jugo-slave de quelques millions d'habitants. Donnez aux Jugo-Slaves l'unité et l'indépendance, ils ne seront pas nécessairement des satellites de la Russie. Ils seraient portés plutôt, dans l'intérêt même de leur conservation, à s'appuyer sur l'Italie, au grand avantage de notre influence morale et de notre développement économique dans la péninsule des Balkans, où l'Autriche s'est montrée jusqu'à ce jour *notre seul et constant adversaire*¹. »

1. Donato Sanminiatielli, *In giro sui confini d'Italia*, p. 23, Roma. Fratelli Bocca, 1899.

S'il est vrai, en effet, comme l'observe M. le professeur Manfroni, « que l'Adriatique est trop resserrée pour le développement simultané de deux grandes puissances » ; s'il ne peut être contesté, d'autre part, que la côte orientale, pourvue de ports et d'abris excellents, a été privilégiée par la nature — ou bien la puissance établie sur cette côte sera de moindre étendue, et, pour tout dire, de second rang, ou le problème de l'équilibre est insoluble d'avance. L'Adriatique ne peut, en conformité de l'intérêt européen, être une mer neutre que si l'infériorité naturelle de la côte italienne se trouve compensée par celle de l'État qui lui fera face. Le contraire est inévitable, quand la pesée de toute l'Europe centrale se fait sentir à ses deux extrémités : Trieste et le canal d'Otrante.

Un État jugo-slave, en effet, servant de rebord aux couches allemandes et magyares, plus apte au commerce qu'à la guerre maritime, placé sous la garantie internationale, aurait toutes les raisons du monde d'entretenir de bonnes relations avec l'Italie. L'Adriatique serait alors une mer d'intérêt

commun aux deux pays — non la gaine, en quelque manière, d'une épée toujours prête à faire sentir sa pointe en Orient. Latins et Slaves, héritiers des traditions vénitiennes et de celles du petit État de Raguse, s'en partageraient amiablement le domaine, lequel, s'il existe encore un droit ethnographique, n'appartient qu'à eux. Théorie bien simple, après tout, puisqu'elle aboutit à cantonner chaque race *in casa sua*, et, en écartant de l'Adriatique Allemands et Magyars, fait application aux races des principes qui, dans toute société civilisée, régissent les rapports individuels.

Mais précisément parce qu'elle se peut réclamer du droit naturel, elle a fort peu de chances, convenons-en, d'intéresser les chancelleries — ou bien elle ne les intéressera qu'à la faveur du beau désespoir qui pourrait bien s'emparer un jour des diplomates, impuissants et divisés autour du tapis de la « question d'Autriche ». Ces perspectives sont encore loin de nous ; reconstituer sur des bases nouvelles l'équilibre adriatique est un problème purement théorique à l'heure qu'il est. L'œuvre de notre génération est de pourvoir à ce

que les anciennes ne s'écroulent pas tout à fait. Quelles nations y sont intéressées, et sous quelle forme la peut-on concevoir? La réponse à cette question sera la conclusion naturelle de ce livre.

CHAPITRE VII

L'ITALIE, L'ALLIANCE FRANCO-RUSSE ET LA TRIPLICE

Les dangers de la politique d'isolement. — Les intérêts permanents de la nation italienne. — Le *statu quo* constitutionnel ; les questions économiques. — Tunis et la Tripolitaine. — Le rôle de la Russie dans l'unification italienne. — Son rôle actuel. — Les aveux de la presse austro-hongroise. — Communauté d'intérêts entre l'Italie et les États slaves des Balkans. — Le sens d'une nouvelle Triple. — Conclusion.

Soit dans la paix, soit surtout à la guerre, l'Italie ne peut opposer, à elle seule, une résistance efficace aux tendances de l'Europe centrale vers l'Adriatique, vers la mer Égée, vers l'Orient. Dans la paix, si elle se décide — ou si elle est contrainte — à rectifier les grandes lignes de sa politique commerciale et à s'inspirer désormais de sa position entre deux mers, il lui faut la coopération d'autres puissances. Le relèvement des ports et du pavillon italien dans l'Adriatique dépend d'un système approprié de relations économiques

avec la France, d'une part, les États balkaniques et la Russie de l'autre. Et ce système se fonde peut-être moins encore sur des conventions douanières que sur des travaux à exécuter hors du territoire italien¹. En cas de conflit armé avec l'Europe centrale, l'Italie ne saurait assumer sans alliances la défense de l'Adriatique, non seulement parce que ses ressources militaires sont trop modestes, mais parce que son front géographique est trop restreint. On ne dira jamais assez que, pour l'Autriche-Hongrie, la véritable route du canal d'Otrante passe par la Vieille Serbie et l'Albanie, en d'autres termes que la prise de possession de ce canal peut résulter d'une simple marche de troupes de terre.

Si donc les Italiens comprennent que l'état d'alliance avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ne les garantit en rien contre la « poussée » de ces deux puissances et qu'au contraire il les en fait à la fois complices et victimes ; s'ils s'aperçoivent bien que cette poussée, parvenue à son terme

1. Le chemin de fer du Danube à l'Adriatique, par exemple. V. le chapitre v, *passim*.

logique, fermera définitivement à leur commerce et à leur influence les routes de l'Orient; s'ils peuvent s'imaginer dès aujourd'hui à quel rang obscur descendrait la péninsule italique, au cas où la balkanique deviendrait un boulevard allemand sur la Méditerranée — il est naturel qu'ils se tournent vers les États intéressés, comme eux, à ne pas laisser cette évolution continentale s'accomplir : la France, la Russie et les États balkaniques.

S'ensuit-il que l'Italie soit à la veille de « sortir d'une Triplice » pour entrer dans une autre, comme on l'a bruyamment annoncé, et, à coup sûr, prématurément ? C'est une question bien différente. A côté de ses intérêts actuels, si pressants qu'ils puissent être, toute nation a des intérêts permanents qu'elle consulte avant de s'engager dans une alliance. De fermes assurances en faveur de son unité et de la Constitution ; un ordre favorable de relations économiques ; la reconnaissance de ses titres à l'expansion coloniale, tels sont, je crois, les garanties ou avantages que l'Italie de 1882 a recherchés dans la Triple Alliance, et

qu'en théorie du moins, les puissances co-signataires ne lui ont pas marchandées. Il y aurait beaucoup à dire sur la façon dont, en fait, elles ont interprété le pacte. Mais c'est un autre point qui nous intéresse en ce moment. Il s'agit de savoir dans quelle mesure ces articles fondamentaux du programme national italien se peuvent concilier avec des engagements éventuels vis-à-vis de la France et de la Russie — en d'autres termes, si une nouvelle Triplice serait en état d'offrir loyalement à l'Italie ce que lui avait promis l'ancienne.



En France, les républicains ont bien assez de faire des conversions parmi leurs compatriotes, sans entretenir la flamme du prosélytisme hors frontières; et les catholiques ont bien assez d'y défendre leurs propres positions, soit comme parti, soit comme croyants, sans préparer je ne sais quelles embûches à l'Italie constitutionnelle. Voilà l'évidence, pour tous ceux qui connaissent notre

pays. Le passé, j'en conviens, l'expose à quelques préventions. L'esprit public, chez nous, façonné par la médiocre génération de 1870, s'est familiarisé trop lentement avec l'idée d'unité italienne; à certaines de ses manifestations on a pu se demander si la France, après avoir collaboré à cette œuvre, n'en était pas déconcertée? Même la diplomatie, qui n'a pas les mêmes excuses, a paru se poser la même question. Après la Triple Alliance on s'est peut-être moins appesanti, au quai d'Orsay, sur les causes profondes de l'évolution du peuple italien que sur les embarras dont elle pouvait être suivie. L'Italie étant jugée « ingrate », on la considéra moins comme une nation *faite* que comme une nation sujette à se *défaire*, sous l'action de multiples dissolvants. Aussi la notation des bourrasques parlementaires, des crises économiques, du mouvement social, a-t-elle dû tenir plus de place, dans les rapports d'ambassadeurs, que la mise à jour des « questions » intéressant la politique extérieure de l'Italie. On voudrait être sûr que tous les hôtes du Palais Farnèse ont réussi à ne point laisser pénétrer en eux l'agent de surveillance d'une décom-

position qui ne devait pas se produire, et apporté l'esprit qu'il fallait à la composition de leur entourage officieux.

Mais le peuple français, dans l'ensemble, n'a pas plus d'intérêt que de goût à contester à l'Italie son unité, son indépendance, ses préférences constitutionnelles. Il prend ce pays, sans s'arrêter à sa contexture intime, pour ce qu'il est réellement : une *entité*. C'est avec cette *entité*, il le sait bien aujourd'hui, qu'il faut traiter, non avec des partis ou des intrigants. C'est avec elle, prise en bloc, qu'il faut parler affinités et intérêts immédiats — comme on en parlerait avec une nation consolidée depuis des siècles.

Précisément, en Italie, le patriotisme supplée aux ciments séculaires. Si j'ose même dire qu'il se présente, au seuil du xx^e siècle, à l'état plus compact que le nôtre — peut-être parce qu'il a plus souffert, et qu'il ne va pas chercher, dans les Droits de l'Homme, un absurde prétexte à se diviser contre lui-même — ceux-là seuls me démentiront qui n'ont exploré qu'en amateurs l'âme italienne.

Français et Italiens sont de la même famille.

Ils le montrent jusques et surtout dans leurs défauts, me disait un jour un Romain d'esprit. Mais par ailleurs on a tant abusé, en mots, de la *fratellanza latina*, qu'il faut maintenant lui donner des gages. L'esprit de l'époque veut que les plus appréciés soient des traités de commerce. L'accord intervenu il y a deux ans n'est pas une expression imperfectible du régime franco-italien. Au contraire, ce régime est appelé à se ressentir favorablement, en droit et en fait, des remaniements de tarifs que l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie méditent d'introduire à l'expiration des traités en vigueur. Dans quelle mesure au juste la France peut-elle se substituer à ces deux puissances, comme marché d'importation? Et quelle contre-partie l'Italie lui garantit-elle? C'est une question complexe, délicate, et de surcroît prématurée — car enfin nul ne sait encore jusqu'à quel point les farouches principes des agrariens allemands et austro-hongrois passeront dans la législation douanière. L'important est que, de chaque côté des Alpes, on s'y prépare, par des études approfondies et dans un esprit de bon voisinage.

En tous cas, la situation de l'Italie exige la continuation du concours que lui a prêté, sous bien des formes, le capital international. Le marché financier français tend à s'ouvrir à certaines valeurs émises à Rome, et l'on a pu remarquer, même aux plus mauvais jours de la tension politique, que la cote des fonds d'État italiens était moins élevée à Berlin qu'à Paris. Le capital français commence à profiter des industries qui se perfectionnent ou des placements qui s'offrent de l'autre côté des Alpes. Et puisqu'enfin il devient au jour le jour plus cosmopolite; puisqu'il ne se règle, dans ses déplacements, que sur le profit en vue; puisqu'il est bien impossible de contraindre l'épargne à rester *nationale*, quant à son emploi du moins — pourquoi ne pas souhaiter qu'il passe les Alpes, tout justement, au lieu de tant de montagnes, fleuves et mers plus reculés, derrière lesquels le guettent souvent une entreprise aléatoire ou quelque gouvernement peu scrupuleux? Après tout les Allemands, les Anglais, les Belges, et même les Américains ont prélevé un large tribut sur la renaissance économique de l'Italie. Et si les

Français, en les imitant, ajoutaient à l'esprit du capitaliste je ne sais quel esprit de coopération au *ravvicinamento* des deux nations latines, les intérêts particuliers souffriraient-ils d'être — une fois en passant — aiguillonnés par l'intérêt national?

L'Italie — il faut bien qu'on le sache en France — est un pays qui, dans le sens le plus moderne du mot, « travaille ». C'est donc aussi un pays que préoccupe la question universelle du débouché. Ses aspirations coloniales ne sont point un effet de mégalomanie et pas même de la contagion qui attein jusqu'aux Belges, fondateurs d'un État libre du Congo. Elles procèdent logiquement, comme partout, de la poussée productrice. Il est facile de leur assigner encore, je ne dis pas une excuse, mais une autre raison. La question de l'émigration est devenue, en Italie, sociale.

Il faut savoir comprendre un peuple, qui témoigne de la première des aptitudes à la colonisation, puisqu'il est prolifique, et auquel les vicissitudes de son histoire laissent un domaine colonial à reconstituer.

Au jeu de la politique, tous les États ont la main lourde, et prétendre qu'ils l'aient légère c'est exiger, la plupart du temps, qu'ils ne jouent pas. Notre intérêt nous a dicté l'occupation de Tunis. Il ne faut pas qu'il nous aveugle au point de contester que celui de l'Italie en a reçu une atteinte. Nous avons pris une place que cette nation se réservait, précisément parce que de nombreux émigrants semblent y appeler son drapeau. Le temps a, du reste, mis sa patine sur l'amertume des ressentiments de 1881, et je ne crois pas qu'en ce qui touche Tunis les conditions d'un *ravvicinamento* aillent au-delà d'un *modus vivendi* qui ménage les intérêts de la colonie italienne.

Du reste la formule : *Tunis à l'Italie*, pour avoir séduit toute une génération et certainement préparé les voies à la Triple Alliance, n'en reste pas moins une formule, c'est-à-dire l'expression d'un système discutable et contingent. Le système revient à désigner un point sur la carte et à prétendre que *là seulement* l'Italie a des intérêts, que *là seulement* elle peut affirmer sa « vocation ». Ce n'est qu'une opinion, et, dans tous les cas, mo-

derne. Toute l'histoire des grandes Républiques italiennes nous montre le génie vénitien, pisan, génois, s'élançant de préférence à la conquête de l'Orient, c'est-à-dire du côté opposé de la Méditerranée. Il avait bien raison : là est le carrefour des grandes routes commerciales du globe. Et, depuis, cette sorte de prédestination géographique n'a-t-elle pas été rajeunie et certifiée par l'ouverture du canal de Suez ? Est-ce que, des deux bassins méditerranéens que sépare la péninsule italique, l'oriental, qui débouche sur Suez, ne présente pas un intérêt plus constant que l'occidental, qui débouche sur Gibraltar ? Et cette position allongée, précisément, que la nature a donnée à l'Italie, n'indique-t-elle point, par sa seule direction, dans quel sens doit s'opérer la radiation économique ? C'était une théorie courante, avant la Triple¹, et nous croyons qu'on y reviendra.

La vérité est que l'Italie contemporaine a des intérêts de commerce, d'influence, de colonisation à faire valoir dans tout le pourtour des bassins qui baignent ses côtes — intérêts nuancés,

1, Voir chap. 1^{er}, p. 13 et suivantes,

gradués, dont aucun n'est négligeable et dont aucun n'est irrésistible. Toutefois l'observation de la carte et des phénomènes économiques semble faire ressortir les plus importants dans les bassins orientaux. La France ne peut mieux cicatriser la « blessure » de Tunis qu'en coopérant loyalement à leur mise en valeur. Je ne vois pas ce que sa diplomatie pourrait perdre à la reconnaissance d'une sphère d'influence italienne en Tripolitaine. Et j'aperçois moins encore ce qu'elle a gagné en partageant sur le papier, avec le cabinet de Londres, l'*Hinterland* de cette région, par la convention du 31 mars 1899. C'était bien gratuitement donner à croire que notre intention était d'accaparer jusqu'aux routes du marché africain encore ouvertes à l'Italie, et raviver le souvenir de Tunis, sans effacer celui de Fachoda. C'était aussi — et une fois de plus — oublier la politique continentale pour la coloniale, et procéder de façon hâtive à un règlement à deux, auquel il eût été amical et habile de faire intervenir le gouvernement de Rome.

Respect de l'ordre établi en Italie par la volonté nationale, entente avec cette puissance sur son

mode de participation à l'équilibre méditerranéen, assistance diplomatiquement et économiquement effective, dans les luttes qu'elle soutient ou qu'elle soutiendra pour rétablir l'équilibre adriatique — tel est le programme dont la France doit s'inspirer, dans ses rapports avec sa sœur latine. L'esprit qu'il y faut, et qui importe autant que le fond, se dégagera de lui-même, à mesure que les deux pays, liquidant un passé de torts réciproques, apprendront à mieux connaître leurs intérêts actuels.



On ne s'est guère demandé, jusqu'à ces derniers temps, quels intérêts pouvaient s'éveiller, communs à la Russie et à l'Italie? D'affinités, il n'est pas question. Au contraire, l'Italien a souvent témoigné au Slave une sorte d'éloignement : antipathie instinctive de race méridionale pour une race du Nord, du libéralisme pour l'autocratie, d'une civilisation très ancienne pour une civilisation qui évolue. En fait de Slaves, la génération

précédente a connu surtout, *de visu*, les Croates, ordinaires exécuteurs des hautes œuvres des feld-maréchaux autrichiens en Lombardie. Elle enveloppait l'absolutisme des Tsars dans la haine que lui inspirait celui des Habsbourg. Les réfugiés hongrois et polonais, qui vinrent chercher asile en Piémont, entre 1849 et 1866, réfugiés dont la descendance, soit dit en passant, est parfaitement ralliée à l'Autriche du *Drang nach Osten*, ont ouvert école de « russophobie ». Et cependant l'historien et l'homme d'État prouveraient sans peine que la politique russe a plutôt servi que contrarié la carrière de l'unification italienne.

En tant qu'il ébranlait les principes conservateurs, chers à toute l'Europe monarchique, le *risorgimento* n'avait certes pas à compter sur les sympathies des Romanoff et sur celles de Nicolas I^{er} en particulier. Mais, en tant qu'il était dirigé contre la maison d'Autriche et contre le Saint-Siège, on n'a pas assez aperçu qu'il minait deux puissances avec lesquelles, au cours du xix^e siècle, l'intérêt national russe eut maintes fois à lutter.

Il n'y a pas longtemps, dans un article pourtant

fort hostile à la Russie¹, un écrivain italien devait reconnaître qu'au lendemain du Congrès de Vienne l'intervention d'Alexandre I^{er} à la question de l'*Alto Novarese* et de l'évacuation des troupes autrichiennes (mars 1816), sauva l'indépendance du Piémont. C'était un de ces actes de loyauté personnelle qui honorent la mémoire de plus d'un Tsar. Mais, par la suite, c'est la politique elle-même qui eut l'occasion, à Saint-Pétersbourg, d'agir efficacement en faveur de l'unité italienne ou contre les adversaires de cette cause. Cavour avait mêlé le Piémont à la guerre de Crimée, en vue surtout de réserver aux questions qui intéressaient son pays une place dans l'ordre du jour d'un Congrès ultérieur : la diplomatie russe lui garda si peu rancune qu'au Congrès de Paris le comte Orlof l'appuya. A partir de ce moment, la politique des nationalités, telle que l'entend Gortchakoff, use, pour ainsi dire, automatiquement, d'accord avec celle de Napoléon III, les angles de la politique à la Metternich. Par sa note catégorique du 27 mai 1859,

1. M. de Nélidoff et l'intrigue diplomatique. (*Rivista politica e letteraria*, 1^{er} janvier 1898.)

le chancelier russe empêche la Confédération germanique d'intervenir à la guerre d'Italie, et le Milanais est délivré quelques semaines plus tard. En octobre 1860, au moment de la campagne de Garibaldi dans les Deux-Siciles, le Tsar et François-Joseph s'abouchent à Varsovie, et celui-ci rapporte de l'entrevue un conseil accentué de non-intervention. La Russie, avant la Prusse, reconnaît le royaume d'Italie, dès le mois de juin 1862. Et la Prusse, entrée à son tour dans la carrière de la politique des nationalités, n'entreprend la campagne de 1866 qu'avec la complicité muette du cabinet de Saint-Pétersbourg.

Ce ne sont là que des épisodes saillants de l'histoire de la Russie contemporaine dans ses rapports avec le *risorgimento*. Mais la trame même de cette histoire — à part la campagne de Nicolas I^{er} en Hongrie, en 1849, qui permit plus tard à l'Autriche d'« étonner le monde par son ingratitude » — montre constamment la monarchie de Habsbourg réfrénée dans ses ambitions ou abandonnée par la Russie au sort que ses fautes lui méritaient. Les intérêts russes en Orient, et plus

spécialement dans les questions danubiennes, exigeaient que cette monarchie ne grandit pas démesurément, comme, au surplus, dans une certaine mesure, ils trouvaient leur compte aux attaques de la Révolution italienne contre le Saint-Siège¹. Par cette double raison, la cause de l'indépendance de l'Italie qu'ont servie, en Occident, la contagion des idées libérales, plus encore peut-être que la diplomatie de la France et de l'Angleterre, a trouvé un appui, du côté de l'Orient, dans la force passive de l'Empire des Tsars.

Il n'est pas vrai seulement qu'une Russie favorable à l'accomplissement des destins de la maison d'Autriche était nécessaire au succès du *risorgimento*. Il l'est aussi qu'elle fût nécessaire pour préserver l'Italie *une* d'un enveloppement par ses alliés de 1881, du côté de l'Orient. Sans la Russie, le drapeau jaune et noir flotterait dès aujourd'hui sur le canal d'Otrante. Et si elle pouvait substituer demain, à l'entente de 1897, un *par-*

1. C'est au plus fort du mouvement qui devait aboutir à l'unification que la Russie, indisposée par l'attitude de Pie IX dans la question polonaise, rompit les relations diplomatiques avec le Vatican.

tage, avec l'Autriche-Hongrie, de la péninsule balkanique, est-ce que les Italiens seraient en état, *da se*, de défendre l'Albanie ? Il y a mieux : fidèle aux méthodes d'intimidation du prince de Bismarck — qui empruntent à la tradition de Metternich je ne sais quoi de particulièrement hautain, en passant par Vienne — un organe officieux autrichien les aver-tissait, l'autre jour. Si, disait-il en substance, nous avons besoin de l'Italie en 1882, pour couvrir le flanc de notre politique orientale contre la Russie, aujourd'hui que nos rapports avec cette puissance sont amicaux, une alliance avec l'Italie nous est beaucoup moins utile¹. On n'avoue pas mieux que les intérêts balkaniques de l'Au-

1. « A l'époque où fut conclue la Triple Alliance, et aux diverses époques où elle fut renouvelée, les rapports entre la Russie et l'Autriche-Hongrie étaient tendus. Il n'était pas impossible alors qu'une guerre éclatât, à cause des questions balkaniques. Dans ces conditions, l'Autriche avait des intérêts majeurs à la sécurité de sa frontière méridionale. Aujourd'hui, entre Vienne et Saint-Petersbourg, il n'existe pas de difficultés. Les deux Cours se sont entendues, en vue de la sauvegarde de leurs intérêts respectifs dans les Balkans, et ne pensent pas à des actes d'hostilité. Dans ces conditions, l'Autriche ne se laissera pas induire à payer d'un prix *spécial* (le maintien du *statu quo* douanier) le renouvellement de la Triplice (*Reichswehr* du 29 mars 1901).

La *Tribuna* répondit avec raison : « Sans votre alliance avec l'Italie, auriez-vous pu conclure l'entente austro-russe de 1897 ?

triche-Hongrie restent le *Leitmotiv* dont elle s'inspire dans ses alliances ou dans ses ententes. L'Italie était apte à appuyer ces intérêts en 1882 : elle fut admise à l'honneur d'entrer dans la Triplice. Un accord direct entre Vienne et Pétersbourg est-il en vue? Elle en peut sortir.

Mieux familiarisée avec les jeux de bascule du *Ballplatz*, ou moins docile aux suggestions de M. l'Ambassadeur austro-hongrois à Rome, la presse italienne s'abstiendrait, en ce moment, d'attaques contre le régime intérieur de la Russie. Elle doit pourtant savoir d'expérience que les émeutes d'Université tiennent peu de place dans l'histoire, et les répressions des Cosaques méritent peut-être moins de vertueuse indignation, si l'on songe que — sous le règne du même souverain dont M. le baron Pasetti est le représentant actuel — vers 1850, on appliquait encore la bastonnade judiciaire, en Lombardie, à des Italiens et même à des Italiennes. La politique, aujourd'hui surtout, ne vit ni d'impressions, ni de chroniques et moins encore de préjugés. Elle revient à calculer, pour me servir d'une expression

mathématique, la valeur d'un pays *en fonction* d'un autre. Or la Russie *vaut*, par rapport à l'Italie, dans toute la mesure où il importe à cette dernière puissance de ne pas voir la route de l'Orient se fermer pour elle. Et ce n'est pas qu'en Orient, c'est sur l'Adriatique que la Russie couvre le flanc du peuple italien. Qu'elle fasse mine seulement de retirer de Constantinople, de Belgrade, de Sofia, et, à plus forte raison, de Vienne, la part d'influence qu'elle emploie encore au maintien de l'équilibre adriatique, et l'on verra trop tard, à Rome, à quel point il est déjà compromis.

Par ailleurs, quels seraient les motifs de la chancellerie de Saint-Pétersbourg d'être hostile aux institutions, aux intérêts et même à certaines ambitions de l'Italie contemporaine ? Ni républicaine, ni catholique, la Russie est peut-être la puissance qui se désintéresse le plus sincèrement — et le plus aisément — des préférences constitutionnelles des Italiens. Au point de vue extérieur, très engagée en Asie et en Extrême-Orient, quel ombrage prendrait-elle de

leurs velléités d'expansion, dont le cadre géographique naturel ne paraît point dépasser, pour le moment, l'Albanie et la Tripolitaine? Est-ce que même on n'aperçoit pas son intérêt à faire place à l'influence italienne de l'autre côté du canal d'Otrante? Traduisez cette influence en résultats économiques : le jour où serait inaugurée la ligne d'Antivari au Danube, un nouveau système de relations en ressortirait, d'Odessa à Venise. Il ne manque au développement des échanges entre la Russie et l'Italie et à la consécration d'un *novus ordo*, dont les conséquences, même politiques, seraient incalculables, que cinq cents kilomètres de voie ferrée.

« L'âme slave, disait récemment un écrivain anonyme de la *Rivista politica e letteraria*¹, est constituée de trop d'éléments inquiets..... Venant au contact de la civilisation contemporaine, elle fait penser à un beau fruit qui se gâterait avant de mûrir..... » Voilà les belles raisons qu'on donne, en conclusion d'un article sensationnel, pour détourner le public italien d'un *ravvicina-*

1. *La propaganda franco-russa in Italia*, 15 mars 1901.

mento avec la Russie. Serait-il bien osé d'en conclure que l'âme latine, elle aussi, a besoin de guérir d'une sorte de névrose qui la pousse aux généralisations stériles et à la psychologie démodée? Et les Allemands, nos maîtres à tous en politique, à l'heure qu'il est, n'ont-ils donc pas fait de meilleurs élèves?



Les grands corps politiques, comme la France, la Russie, l'Italie, ne s'ébranlent point sans de graves raisons. C'est prudemment, pesamment, à pas comptés, qu'ils se rapprochent les uns des autres. La mobilité est plus naturelle aux moindres organismes. Elle est aussi plus aisée. Nous ne serions point surpris que certains petits États des Balkans se sentissent, dès ce moment, attirés vers l'Italie.

De toutes les puissances qui les entourent et qui ne peuvent guère s'empêcher de les dominer, c'est encore celle-ci qui leur offre le plus de gages de désintéressement. C'est elle qui pense le moins

à s'immiscer dans leurs affaires intérieures. Ce rôle d'ami discret des peuples des Balkans, la France l'assumait autrefois : elle sût même en tirer un brillant parti sous le second Empire. Il est à prendre, aujourd'hui que l'impéritie du Quai d'Orsay a ruiné, ou peu s'en faut, les bases de l'influence française dans une grande partie de la péninsule. Du reste, la seule affinité géographique convie à un rapprochement Italiens et « Balkaniens ». La rareté de leurs relations commerciales est une offense à la nature, qui les unit par un mince bras de mer. Leur intérêt commun est manifestement de disputer à l'Autriche-Hongrie la route de Salonique.

Il importe à la Serbie, au Monténégro, même à la Bulgarie, que le gouvernement de Rome fasse sentir son influence de l'autre côté du canal d'Otrante. Et réciproquement, il importe à l'Italie que, par leur poids spécifique, ces petits États contribuent à l'équilibre albano-macédonien. Si jamais ils pouvaient désarmer — suivant en ceci le conseil d'organes austro-hongrois, qui, vraiment, part d'un bon naturel ; — ou s'ils se disputaient

la Macédoine ; ou si la politique du *Ballplatz* parvenait à raviver et à pousser jusqu'au conflit armé les différends bulgaro-roumains, aucune de ces formes de l'altération du *statu quo* balkanique ne pourrait laisser la *Consulta* indifférente. A ce point de vue, l'avènement en Serbie d'un jeune roi qui donne des gages à la fois de prudence et d'indépendance, et l'alliance de la maison de Savoie avec celle de Monténégro sont des garanties qu'il dépend d'une habile politique de renforcer.

Cette politique doit-elle tendre à la fédération de la Serbie, de la Bulgarie et du Monténégro, soit à cette « Triplice balkanique », dont il était question à la veille du conflit gréco-turc et dont on parle encore ? Peut-être ; l'essentiel est que ces États ne s'inspirent en aucun cas, dans leurs rapports réciproques, des conseils de la chancellerie austro-hongroise, dont la tradition est de les diviser. La diplomatie italienne peut contribuer à maintenir entre eux la concorde. Elle y est mieux préparée qu'on le croit. Dans les temps difficiles — et nous appelons tels ceux où il était difficile, en effet, de faire entendre à la *Consulta* qu'elle avait des

intérêts à surveiller de l'autre côté du canal d'Otrante — l'Italie était représentée dans la péninsule balkanique par un personnel plus vigilant qu'écouté. Ce n'est donc pas l'expérience qui manque aux agents. Il suffirait de vouloir s'en servir. Et, de son côté, le monde slave est représenté en ce moment, à Rome, par une élite qui ne peut que lui concilier les esprits impartiaux. A côté de M. de Nélidoff, haute figure de la diplomatie contemporaine, vient de prendre place, en qualité d'envoyé extraordinaire auprès du Saint-Siège, une des intelligences les plus délicatement aptes à nouer les fils de raccord entre les civilisations latine et gréco-russe — M. Gubastof, ancien représentant du gouvernement impérial à Cettinje. Et M. Simitch, l'un des meilleurs conseils de la couronne de Serbie, dont le caractère imposait même à feu Milan, passe pour avoir été appelé à Rome par l'estime toute particulière dans laquelle le tient le roi Victor-Emmanuel III.

Si l'on ajoute à ces brillants éléments les rapports personnels, de souverain à souverain, qui soulignent les affinités d'intérêts entre le gouver-

nement de Rome et les États slaves du Balkan, on comprendra mieux pourquoi la politique viennoise essaie, en ce moment même, de souffler en Italie le vieil esprit de dénigrement systématique du « slavisme ». Un des symptômes, du reste, qu'un travail s'opère, au moins dans l'opinion, en faveur du *ravvicinamento*, n'est-il pas fourni par la puissance même qui cherche à le contrarier, et par l'opiniâtreté qu'elle y met ?



Il y a donc de nombreuses raisons pour que l'Italie inaugure avec la France, la Russie, les États slaves balkaniques, une période de rapports amicaux, et même, jusqu'à un certain point, confiants. J'appelle raisons *actives* celles qui doivent l'engager à prendre des assurances contre la politique orientale des Habsbourg et les ambitions, plus larges encore, de l'Allemagne. Par raisons *passives*, j'entends celles que découvrira aisément tout homme instruit et impartial d'éliminer aujourd'hui, et le fantôme d'une nouvelle « guerre

punique », du côté de la France, et celui du panslavisme, du côté de la Russie. D'entreprises contre l'unité italienne — autre fantôme qu'on agita longtemps — il n'est même plus question.

Quand un publiciste a exposé ces données, avec le plus de méthode et de clarté possibles, sa tâche prend fin. Il a dressé, en quelque manière, une carte muette, sur laquelle on pourra suivre les évolutions de la diplomatie. C'est à celle-ci d'y écrire ce qu'elle voudra — ou ce qu'elle pourra. La politique étant, par excellence, la science des répercussions, il faut bien entendre que cette carte ne reproduit qu'une faible partie de l'échiquier général. L'attitude d'autres puissances que celles dont il est parlé dans ce livre — et, par exemple, de l'Angleterre, — pourra exercer une influence considérable sur la solution des problèmes adriatique et méditerranéen. Et, pour celles qui y sont désignées, d'autres intérêts que ceux dont nous avons fait mention peuvent décider de leur attitude. A force de vouloir rendre un livre trop complet, on le rendrait inintelligible.

Notre but principal a été de montrer que l'Italie, en

ce qui touche ses grands intérêts maritimes et orientaux, éprouve une « poussée » là où elle attendait un appui. L'Europe centrale, au lieu de l'épauler, lui fait sentir le poids de sa masse en mouvement. Et — puisqu'enfin la matérialisation de la politique contemporaine permet bien qu'on se serve de figures physiques, sinon même mécaniques — l'équilibre qu'elle cherchait dans le sens vertical, c'est peut-être bien dans l'horizontal qu'il a le plus de chances d'être fondé. La France et la Russie, qui la flanquent à l'Est et à l'Ouest, sont d'aussi bons appuis que les deux Empires étagés sur sa frontière du Nord.

Si jamais elle est attirée dans l'orbite franco-russe, le sens de cette nouvelle Triplice sera clair. Ce sera la Triplice vraiment défensive, sincèrement attachée au maintien du *statu quo* que le *Drang nach Osten* tend à détruire, et, par conséquent, de la paix européenne. Ce sera aussi la revanche, désirable à tous égards, de la politique continentale sur la coloniale, et singulièrement des intérêts fondamentaux, de la *raison d'être* de l'alliance franco-russe, sur des intérêts épars et contingents.

Question d'Autriche, questions sociales, questions économiques, questions d'Extrême-Orient, que d'inconnues encore dans le problème qui ne se posera, du reste, diplomatiquement, qu'en 1902 ! Que d'impuissance, dans les chancelleries, à préjuger des événements qui peuvent, d'un jour à l'autre, déranger leurs calculs ! Et cependant, en diplomatie comme à la guerre, ceux-là seuls sont surpris et déconcertés à fond qui n'ont pas su faire à l'avance au moins le classement des éventualités. Si ce livre peut contribuer à rappeler l'attention sur les ambitions des deux Empires de l'Europe centrale, à montrer où elles tendent, de qui elles se servent et qui elles menacent — il aura contribué du même coup à resserrer, entre les deux nations latines, des liens que la voix du sang suffit à faire désirer plus étroits.

Mai 1901.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

CHAPITRE I

L'unité italienne et l'équilibre adriatique

Une page d'histoire. — Le « gôlfe » de Venise. — La question d'équilibre est née de l'unification de l'Italie. — Le Congrès de Berlin. — La Triple Alliance : théorie politique et économique. — L'orientation des intérêts italiens vers la Méditerranée. — Répercussion sur l'Adriatique. — L'évolution de la politique russe et l'entente de 1897. — Les affaires de Chine. — Comment se pose aujourd'hui la question adriatique. — Division du livre.....

1

CHAPITRE II

L'irrédentisme contemporain

A la veille de la Triple Alliance. — La campagne de presse de 1881. — Ce qu'est devenu l'*irrédentisme*. — La question du Trentin. — Les Slaves de l'Adriatique et la politique austro-hongroise. — La défense de l'« italianité » ; son organisation, ses ressources. — *Dante Alighieri et Lega nazionale*. — Les dernières élections au *Reichsrath*. — L'irrédentisme et la jeunesse universitaire.....

31

CHAPITRE III

L'Adriatique et le commerce maritime de l'Italie

La décadence des ports et du pavillon italiens. — L'essor de la marine austro-hongroise. — Venise et le commerce de l'Orient. — Conventions avec la *Peninsular* et la *Navigazione generale*. — Le régime des chemins de fer. — La primauté de Gênes et ses charges. — Gênes, Venise et l'industrie lombarde. — Avantages de la canalisation du Pô. — Retour sur la politique économique de l'Italie. — Conséquences à tirer de l'équilibre naturel de la péninsule entre deux mers.....

86

CHAPITRE IV

La question albanaise

La politique austro-hongroise en Albanie. — Son origine, son activité, ses ressources. — La mobilisation du clergé slave contre les intérêts italiens. — La côte albanaise menacée d'une occupation austro-hongroise. — L'entrevue des deux Empereurs à Berlin. — L'émotion en Italie, au mois de mai 1900. — L'avènement du roi Victor-Emmanuel III et la politique du Prince de Monténégro. — La Russie et l'évolution de l'opinion publique en Italie. — La réaction contre le *Drang nach Osten*. — L'équilibre albanais.....

117

CHAPITRE V

Les chemins de fer du Balkan occidental

L'Autriche-Hongrie à Salonique. — Le tronçon Serajevo-Mitrovitza. — Brindisi, le Simplon et la Malle des Indes. — Les intérêts italiens dans la péninsule balkanique. — Serbie et Monténégro. — L'Albanie et la « civilisation ». — Nécessité d'un chemin de fer du Danube à l'Adriatique. — Son économie. — Ses conséquences. — Des Alpes à Odessa par l'Adriatique. — La défense du bassin méditerranéen.

155

CHAPITRE VI

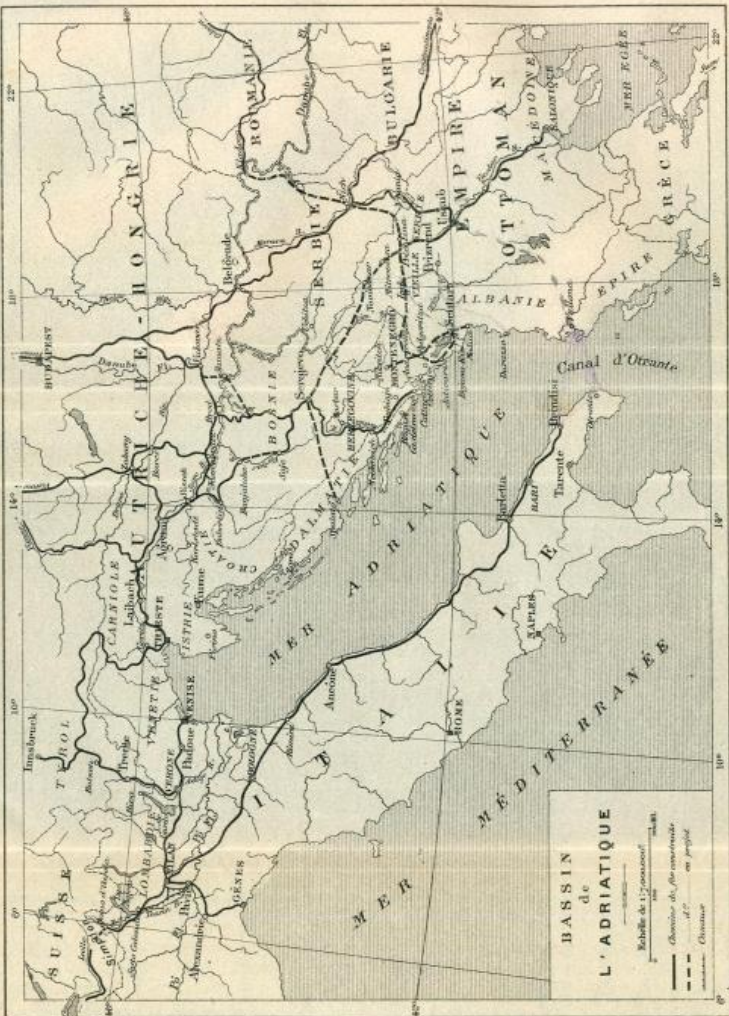
Le pangermanisme et l'équilibre adriatique

L'Autriche de 1882 et celle d'aujourd'hui. — Pourquoi sa politique est invinciblement orientée vers la mer et vers le Balkan. — Elle resterait telle sous une Constitution fédéraliste. — Quelques mots sur la Bosnie. — La théorie de la « plus grande Allemagne ». — Son fondement politique et économique. — Les efforts de l'Autriche pour consacrer Trieste « port allemand ». — Quelques citations pangermanistes. — La formule de l'équilibre adriatique. — L'œuvre nécessaire.....	194
--	-----

CHAPITRE VII

L'Italie, l'alliance franco-russe et la Triplice

Les dangers de la politique d'isolement. — Les intérêts permanents de la nation italienne. — Le <i>statu quo</i> constitutionnel ; les questions économiques. — Tunis et la Tripolitaine. — Le rôle de la Russie dans l'unification italienne. — Son rôle actuel. — Les aveux de la presse austro-hongroise. — Communauté d'intérêts entre l'Italie et les États slaves des Balkans. — Le sens d'une nouvelle Triplice. — Conclusion.....	235
---	-----

*Chemical of Iron ore Redwood pass. Nev.*