

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 85 (1940)
Heft: 8

Artikel: Le canal de Suez
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-348341>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 14.01.2026

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

Le canal de Suez

La question du *canal de Suez* jouera un rôle important lors de la conclusion de la paix. Comme la Suisse, l'Égypte aurait pu être déclarée neutre et se charger de la défense du canal, mais elle n'a pas encore la force armée suffisante pour remplir cette mission. En étudiant l'histoire du canal, on se rend compte de la nécessité d'arriver à une solution. C'est le but de notre étude, entreprise à la lumière de faits connus et authentiques.

L'Égypte unit deux continents, par le canal de Suez, là où les grandes voies de communication se croisent aussi bien sur terre que sur mer. L'importance de la région avait été reconnue depuis longtemps puisque les pharaons s'en occupèrent, ensuite Darius, Trajan, Omar et qu'une communication, avec transbordement, fut établie entre la Méditerranée et la mer Rouge.

Au moyen âge la puissante Venise étudia le problème. Un projet, fort semblable à celui qui fut repris plus tard par Lesseps, fut abandonné. Louis XIV, les Italiens Eschinardi, Lorgna, Matteo Galdi, s'y intéressèrent au cours des siècles. Le Traité de Paris de 1763 où la France fut dépouillée d'une partie de son empire colonial, donna en Angleterre le signal de la politique méditerranéenne et fit de l'Égypte une puissance avec laquelle il fallait compter.

A la fin du règne de Louis XVI, les consuls français au Caire et à Alexandrie donnèrent l'alarme. Ils montrèrent les progrès énormes du commerce anglais en Égypte, mais ce ne fut qu'en 1797 que le Directoire se mit à revoir la question. *Bonaparte*, maître du Delta, fit entreprendre le relevé du terrain par l'ingénieur Lepère. Ce dernier présenta un rapport sommaire au Premier consul, au moment où l'Égypte allait être abandonnée. Cela

n'empêcha pas Bonaparte de donner son avis et de constater la grandeur de l'entreprise. Il ajouta qu'un jour, certainement, le gouvernement de Turquie y trouverait une gloire durable s'il exécutait le projet.

Les Anglais fondèrent en 1829 l'*Overland Route*, pour assurer le transit à travers les terres, puis en 1858, utilisèrent le chemin de fer Alexandrie-Suez. Pendant ce temps, les Français reprenaient les études de percée, tandis qu'un ingénieur italien Gaetano Ghedini fixait le premier, dans un rapport au vice-roi Mahammed Ali, un point capital : le niveau de la mer Rouge n'était pas supérieur à celui de la Méditerranée. Chesney (1834) et Bourdaloue (1847) confirmèrent ce rapport, mais ce ne fut que longtemps plus tard que l'entreprise prit corps avec Ferdinand de Lesseps, au moment où ce diplomate fut accrédité auprès de Mohammed Ali en qualité de représentant de la France.

Le hasard fit tomber entre les mains de l'ambassadeur, le projet de Lepère qui l'intéressa au plus haut point. Des membres de la secte de Saint-Simon, débarqués en Egypte, revinrent sur la question, sans arriver à un résultat. Des conflits et des démêlés politiques empêchèrent les Egyptiens de s'intéresser aux projets et un seul ingénieur du nom de Linant resta dans le pays, tandis que les autres rentraient en France. Dès ce moment, les plans étaient discutés un peu partout, à tel point que Metternich y vit un intérêt pour l'Autriche et fit faire des recherches par son consul général à Alexandrie.

Les discussions entre les ingénieurs ne firent qu'élever l'intérêt des commerçants. De Berlin et de Paris surgirent des groupes financiers. En 1846, la *Société d'Etudes du canal de Suez* commença à mettre les choses au point et poursuivit méthodiquement son activité, inspirée par les principes humanitaires de l'école de Saint-Simon et d'Enfantin.

Il convient de rappeler que cette société n'avait pas l'intention d'accaparer la question au profit de la France. Elle voulut, au contraire, intéresser le plus grand nombre de pays à l'entreprise et fit appel à des personnalités du

monde technique de l'Allemagne, de l'Angleterre, de l'Autriche et de l'Italie. Elle constitua trois groupes d'étude : français, anglais, italo-autrichien et fit entreprendre de nouveaux sondages sur place par les ingénieurs Talabot, Stephenson et Negrelli. Malheureusement les conditions politiques, dès 1848, empêchèrent d'arriver à une solution. D'autre part, Stephenson, inspiré par son gouvernement, se déclara partisan, non d'un canal, mais d'un chemin de fer Alexandrie-Suez. La société était alors gravement compromise.

Ferdinand de Lesseps n'avait toutefois pas perdu de vue le projet. Il se ralliait au plan de Negrelli, qui prévoyait la percée directe, en opposition à celui de Talabot à percement indirect. Il présenta un mémoire au vice-roi Abbas Pacha, mais ce dernier, influencé par Londres, n'en tint pas compte. La Sublime Porte déclara la question de la compétence seule de l'Egypte.

A Abbas succéda Saïd Pacha, à qui de Lesseps demanda une audience. L'ayant obtenue, il put enfin exposer de vive voix toute l'importance du percement de l'isthme et le soir du 15 novembre 1854, il avait gain de cause. Le 30 novembre, Mohammed Saïd signait l'acte de concession où de Lesseps avait tout pouvoir pour constituer et diriger la *Compagnie universelle pour le percement de l'isthme de Suez*.

Des discussions ne tardèrent pas à séparer le concessionnaire de la société d'études, à telle enseigne que de Lesseps rompit avec la société et ne garda auprès de lui que Negrelli. Une « Commission technique internationale » reprit les études et s'en tint au projet Negrelli, modifié seulement en quelques points secondaires. Le Pacha signa le 5 janvier 1856, l'acte définitif de concession et adopta les statuts.

L'œuvre grandiose devant laquelle de Lesseps eut à vaincre des difficultés de tous genres, fut couronnée grâce à l'énergie et à la volonté du concessionnaire. Negrelli mourut entre temps, ainsi qu'un autre grand ingénieur

piémontais, Pallocapa, précieux conseillers pour les études sur les conditions hydrauliques et techniques du percement. A la mémoire de ses collaborateurs, dont l'un, Negrelli, fut l'auteur des plans de percée longtemps avant l'adoption des plans définitifs, de Lesseps donna leurs noms à des places le long du canal.

Par ailleurs des procès au sujet des fondateurs de la compagnie et de leurs droits ont été portés devant les tribunaux. La famille Negrelli, les Chambres de commerce de Trieste, de Venise et la Société industrielle de Vienne revendiquèrent, en reconnaissance de leurs concours, des participations de fondateurs, déjà avant 1914. Plus tard, en 1935, il fut question des droits de l'Autriche. Si la prescription ne joue pas, il y aura encore d'intéressants débats en vue.

* * *

Les curieux des dessous de la politique s'intéresseront aux intrigues que suscitèrent les agents anglais à Constantinople, pour empêcher la réalisation du projet. Ils y verront les armes employées contre la France ; ils reconnaîtront peut-être qu'il n'y a jamais rien de nouveau sous le soleil. Mais de Lesseps n'est pas homme à se laisser abattre. Il a la foi qui soulève les esprits. Il court à Constantinople, de là à Paris et à Londres. Il ameute l'opinion publique de laquelle il est compris, mais il voit se dresser le gouvernement contre lui. Au Parlement, on parle d'un futur Bosphore à disposition des Français ! On voit le protectorat français sur l'Egypte, mais on pense qu'il est bon de détourner l'attention du morceau convoité...

Pour influencer le peuple, on recourt à l'arme de l'ironie. On parle de fantaisies dignes d'un Alexandre Dumas, des eaux stagnantes qui infecteraient le canal puisqu'il n'y avait pas de différence de niveau entre les deux mers opposées. Avec Disraeli, l'opinion parlementaire se modifie. Gladstone plaide pour la construction du canal et pense que la Grande-Bretagne saura maintenir sa place.

Lesseps, las de toutes les polémiques, se décida à lancer en 1858 la première souscription publique en faveur du canal, accompagnée des plans et justifications nécessaires. Ce fut un coup habile qui hâta la solution et le 15 décembre 1858 vit la constitution de la « *Compagnie universelle du canal maritime de Suez* », au capital de 200 millions de francs, représenté par 400 000 actions de 500 fr., au porteur, amortissables en 99 années, soumise à la législation française.

Le 25 avril 1859 les travaux commencent, mais l'opposition prend des formes concrètes, aussi Lesseps s'adresse-t-il directement à Napoléon III qui ordonne à ses représentants à l'étranger de soutenir l'entreprise. Par une heureuse coïncidence, la France sortait victorieuse de la campagne d'Italie et l'empereur n'était pas fâché de faire sentir sa volonté, d'autant plus qu'il avait toujours reconnu la grande utilité du plan de Lesseps. Le sultan resta neutre, mais la politique britannique trouva un autre motif d'intervention. Elle dénonça le travail forcé imposé aux ouvriers indigènes. Ce sont des milliers d'esclaves, une misère épouvantable, un abus intolérable, crie-t-on partout.

Londres en accusant Lesseps de se servir d'esclaves, avait oublié qu'elle avait aussi utilisé la même main-d'œuvre pour la construction du chemin de fer. Cet argument que Lesseps sut faire valoir auprès de Saïd, ajouté à une nouvelle intervention de Napoléon, permirent la reprise des travaux. Le 18 novembre 1862 le premier tronçon jusqu'au lac Timsah était achevé et donna lieu à une cérémonie grandiose.

* * *

A la mort de Saïd Pacha en 1863, son successeur Ismaïl fut de nouveau entouré d'intrigants et la continuation des travaux mise à de dures épreuves. La question des corvées dues par les indigènes et des frais énormes des travaux n'était pas sans effrayer le vice-roi, ainsi que celle des terrains. Après de longs pourparlers, la compagnie fut en mesure, par la Convention du 6 juillet 1864, de

continuer les travaux. Elle fit l'achat de puissantes machines, ranima ses finances par une émission de cent millions d'obligations à *primes* et par une souscription sous forme de *bons*. En août 1869 les eaux des deux mers se confondaient entre elles et au mois de décembre l'*inauguration* se déroulait au milieu de fêtes éclatantes.

Ismaïl aurait voulu associer l'œuvre à son désir d'émanciper l'Egypte, mais les événements de 1870 ne lui laissèrent plus d'espoir de réaliser son plan. De son côté l'Angleterre félicite hautement de Lesseps. Après l'avoir combattue, elle a compris la portée de l'entreprise et elle cherchera — conformément à sa politique de toujours — à en tirer profit. Ainsi s'est ouverte l'ère de la conquête du Nil et du Soudan et la mise sous tutelle de l'Egypte par la Grande-Bretagne.

* * *

L'Egypte avait, pour sa part, dépensé plus de 400 millions de francs. Elle n'obtint pas même de représentant dans le *conseil d'administration* de la société et le trafic ne se développa guère les premières années où la navigation à voile était encore très en vogue. Ce ne fut qu'à partir de 1883 que la situation financière fut équilibrée. Entre temps la campagne de dénigrement reprit; l'entreprise allait tomber en faillite lorsqu'elle fut sauvée par Lebaudy qui souscrivit sept millions. D'autre part un événement inattendu — coup de bourse et coup d'Etat — devait jeter une singulière lumière sur les aspirations des Anglais.

Ismaïl, à l'effet d'assainir la situation financière où il se trouvait, s'était décidé à vendre ses actions et Lesseps chercha acquéreur à Paris. Mais Disraeli ayant eu vent de la chose s'interposa et par l'intermédiaire de la banque Rothschild fit payer les cent millions nécessaires pour la conclusion immédiate du marché. La banque est acheteur et cède les valeurs au gouvernement britannique, magnifique opération que Disraeli put faire ensuite approuver par le Parlement, aux acclamations des députés.

L'achat qui avait revêtu un caractère politique indéniable, fut encore une excellente opération financière, les actions, cotées en hausse, devinrent l'une des valeurs les plus recherchées. De franco-égyptienne la société devint franco-anglaise. Enfin le contrôle anglais se resserra toujours plus sur les finances égyptiennes, des troubles éclatèrent et le mouvement xénophobe de 1882 provoqua l'intervention de la Grande-Bretagne. A ce moment les diplomates purent se rendre compte de l'importance du canal de Suez en regard de l'indépendance égyptienne, mais il était trop tard pour agir de conserve. Les Anglais, restés seuls, après avoir battu Arabi Pacha, occupèrent le pays.

La question de la *neutralisation* du canal prit alors une tournure particulière. On aurait pu la résoudre en reconnaissant la neutralité de l'Égypte, mais cette solution ne convenait pas à l'Angleterre qui craignait de voir, en cas de guerre, le canal interdit à toute navigation. Elle trouva une autre formule, celle de la libre navigation ou de la *liberté de navigation*, avec quelques clauses imposées à tous les Etats intéressés au trafic maritime, tandis que l'opposition avançait l'idée d'un passage *internationalisé*. Finalement la *Convention de Constantinople*, du 29 octobre 1888, fixa le *statut du canal*, déclarant, entre autres, la liberté de navigation en temps de guerre comme en temps de paix, sans distinction de drapeau et s'opposant à tout blocus. Les puissances contractantes s'engagèrent aussi (Allemagne, Autriche, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hollande, Russie, Turquie) à ne pas chercher des avantages territoriaux ou des privilèges par les accords internationaux qui auraient pu encore se conclure au sujet du canal.

La Grande-Bretagne n'hésita pas à ratifier la Convention. Elle occupait déjà, il est vrai, l'Égypte mais d'une manière « provisoire », et elle déclarait vouloir s'en tenir à ce caractère temporaire qui impliquait la non entrée en vigueur de la convention tant que l'occupation durerait.

La défense immédiate du canal fut remise à l'Egypte qui pouvait appeler à son secours la Turquie. Cette dernière avait le droit, le cas échéant, d'en appeler aux puissances contractantes. Comme on le voit la convention créa une nouvelle notion de la neutralité. Elle provoqua aussi des discussions juridiques sans fin. En fait tant que devait durer l'occupation anglaise, le canal était sous le contrôle étranger. Aden, Périm, Chypre, le Soudan, la Somalie, qui entourent et bordent le canal, étaient déjà des colonies britanniques. La France avait été évincée, Fachoda lui fit avoir, par compensation, le Maroc.

* * *

Le développement de la navigation amena une ère de prospérité pour la compagnie. Cette dernière chercha à prolonger de quarante ans — de 1968 à 2008 — la concession qu'elle détenait. Le khédivé Abbas Hilmi recommanda à l'assemblée législative le nouveau projet (9 février 1910), mais sans succès. Il fut repoussé et accompagné de démonstrations populaires contre l'armée d'occupation.

Les conflits qui auraient pu surgir lors des guerres Espagne-Amérique, Russie-Japon, Italie-Turquie furent évités. La guerre de 1914 posa le problème sur un nouveau plan, comme aussi celle de 1939.

Abbas Hilmi, détrôné par les Anglais, n'eut plus à intervenir et en peu de temps les Alliés se rendirent pratiquement maîtres du canal. Le 2 novembre 1914 le gouvernement britannique proclamait la loi martiale et prenait à sa charge la guerre contre la Turquie et la défense du sol égyptien. Un nouveau sultan succédait à Abbas Hilmi et un haut commissaire britannique entra en fonction au Caire.

La Grande-Bretagne avait su profiter de la situation et justifier sa conduite par l'importance du canal pour les transports en provenance des Indes et de l'Australie. L'Egypte dut mettre sur pied un *Labour Corps*, mais on ne lui demanda aucun soldat. Quant à l'attaque du canal par les Turcs et leurs alliés, elle échoua à deux reprises.

A la fin de 1916 l'armée anglaise prit l'offensive. En 1917 elle atteignait Jérusalem et en 1918 la Syrie.

A la fin de la guerre, les Egyptiens, aussi bien que les Arabes, attendaient en réponse aux services rendus, la proclamation de leur autonomie. En outre les principes de Wilson ne laissaient aucun doute sur le droit des nations à décider de leur sort. L'Egypte s'adressa à Londres, mais fut éconduite. De violentes manifestations éclatèrent et provoquèrent une nouvelle manœuvre de la diplomatie britannique. Le 28 février 1922, l'indépendance de l'Egypte était reconnue, mais avec quelques restrictions sur lesquelles la Grande-Bretagne allait de nouveau jouer. Elles touchaient la sûreté des communications de l'Empire britannique en Egypte, la défense contre toute agression ou ingérence étrangère, la protection des intérêts étrangers en Egypte et celle des minorités et, enfin, la question du Soudan.

En fait la Grande-Bretagne donnait d'une main ce qu'elle retirait de l'autre. En outre la situation juridique s'était compliquée des clauses des traités de paix de Saint-Germain, Trianon, Versailles et Sèvres, des conventions de Lausanne et de celles toujours en vigueur de Constantinople (1888). Bien malin aurait été celui qui aurait pu y voir clair, cependant que la Grande-Bretagne restait sur place et pouvait toujours s'appuyer sur des engagements dûment signés et approuvés.

Or la Grande-Bretagne s'était bien rendu compte qu'elle demandait à l'Egypte quelque chose d'impossible à réaliser, puisque ce pays n'avait pas d'armée et subissait les influences dissolvantes des luttes entre partis et du parlementarisme. Il n'était donc pas question d'abandonner le canal, artère sur laquelle toute la stratégie impériale était basée, tant que l'Egypte n'aurait pas modifié l'état de choses.

La guerre d'Ethiopie posa le problème sous un jour nouveau. Quelques politiciens pensèrent même qu'en vertu des sanctions le canal aurait dû être fermé. Les arguments les plus divers furent repris des cartons où de multiples

procédures les avaient ensevelis. Le par trop célèbre article 16 du *Pacte de la S. d. N.* aurait dû être appliqué par une simple décision du conseil. Toutefois la guerre-éclair qui amena les Italiens à Addis-Abeba coupa court à tous les rêves de ces soi-disant amis de la paix.

Le traité anglo-égyptien du 26 août 1936 devait finalement mettre un terme à l'occupation militaire, reconnaître la souveraineté de l'Egypte et établir les bases d'une alliance entre les deux pays. C'est là que réapparaît le jeu de la politique anglaise, sous la forme de l'aide que l'Egypte est tenue d'accorder au gouvernement britannique en *cas de guerre* ou à *l'approche d'un danger de guerre* ou d'une *complication internationale*. Il s'agira de donner à la Grande-Bretagne toutes les facilités pour l'usage des ports, champs d'aviation et lignes de communication, de proclamer l'état de siège, le contrôle de la presse, etc. Déjà la clause relative au danger de guerre se plie à toutes les interprétations que tiendra à donner le plus fort des partenaires et met l'Egypte, sans armée nationale, dans une situation très grave.

Au sujet de la défense immédiate du canal, la Grande-Bretagne, tant qu'il n'aura pas été constaté d'un commun accord que l'armée égyptienne ne peut l'entreprendre, se chargera des mesures à prendre. De ce fait les Anglais contrôlent toutes les voies qui partent d'Alexandrie et du Caire ainsi que celles à l'est du canal. La question ainsi posée devient donc celle de la force en soutien de la politique d'un pays. *Mussolini* dans son discours de Milan, le 1^{er} novembre 1936, aborda franchement le problème en demandant un accord rapide et complet sur la base de la *reconnaissance des intérêts réciproques*. De cette manière le Duce évitait le conflit. On ne voulut pas l'entendre, comme on ne tint pas à écouter la voix du « *Pacte à quatre* ».

* * *

Le rôle *économique* du canal de Suez doit aussi être évoqué. C'est par le canal qu'entrent d'énormes quantités de blé qui n'ont plus à faire le détour par l'Afrique du Sud.

Le riz, le blé, le jute, les produits manufacturés du Japon, le pétrole, les minerais, les épices, les fruits partent des grands ports des Indes et des possessions hollandaises, de l'Indochine, des Philippines. De l'Europe, en revanche, partent les machines, les tissus, les armes, etc. La guerre de 1914-1918 exerça une influence désastreuse sur le trafic, mais déjà en 1919 il atteint un tonnage net de plus de seize millions. Les bienheureux actionnaires de la compagnie bénéficient de larges dividendes qui dépassèrent parfois 250 pour cent. En regard de ce fabuleux rendement des actions, les protestations en faveur d'une réduction des tarifs ne manquèrent pas, bien que le trafic allât en constant accroissement. En 1937 il atteint 36 ½ millions de tonnes et près de 700 000 voyageurs ; il fléchit ensuite malgré une réduction des tarifs. Il se maintient alors autour des 35 millions et les actionnaires continuent à tirer de larges dividendes.

Le caractère *universel* de la compagnie donne le droit à tous les usagers du canal de rechercher les voies et moyens pour, d'une part, *diminuer* les frais de passage et, d'autre part, enlever aux actions leur caractère *spéculatif*. Il s'agit, en somme, d'une revision des statuts et d'une adaptation aux conditions nouvelles du trafic. En effet, en 1938, le *rang des puissances*, par rapport au trafic est le suivant : Grande-Bretagne, Italie, Allemagne, Hollande, France, Norvège, Japon, Danemark, Etats-Unis, Russie, tandis que le *Conseil d'administration* chargé, selon l'article 24, de représenter les principales nations intéressées, est composé de 19 Français, 10 Anglais, 2 Egyptiens et 1 Hollandais.

Cette question du nombre des administrateurs reste en suspens. Elle ne sera pas résolue à l'avantage des nouveaux membres tant qu'une majorité restera entre les mains d'un groupement politique. Il s'agirait plutôt d'une transformation de la compagnie à l'effet de lui donner un caractère international et neutre en fait de politique. Il faut marcher avec le temps qui est en opposition avec les régimes de monopoles concédés à des particuliers et régis par des dispositions de droit international périmées.

L'Italie est intéressée particulièrement à la revision des tarifs vu sa position en Abyssinie. Les droits qu'elle doit déboursier grèvent les finances de l'Etat, ce qui n'est pas le cas, par exemple, pour une grande partie du trafic anglais dirigé par des armateurs et des compagnies privées à destination de différents pays indépendants de l'Empire. Ajoutons encore, pour mémoire, que le gouvernement britannique maître de près de la moitié des actions, tire ainsi un gros revenu des droits de passage imposés à toutes les nations. D'après les bilans et comptes rendus publiés, les tarifs représentent quatre fois le coût du service, ce qui devrait autoriser une très forte réduction des péages, sans prévoir des dividendes exagérés comme la coutume s'est établie. De plus en plus l'ordre nouveau entend travailler pour la collectivité, le capital sous toutes ses formes devant être l'instrument d'une politique constructive, soustraite aux effets de la spéculation. Quant aux actionnaires qui se sentiraient lésés dans leurs droits statutaires, ils ont eu l'occasion jusqu'ici de retirer des profits énormes ; ils peuvent vendre leurs valeurs dont le montant nominal a été plusieurs fois remboursé. Il faudrait abandonner le système de verser des primes à la spéculation, si l'on veut servir les buts de tous les intéressés au trafic maritime, soit de toute l'Europe. La mer ne peut plus être monopolisée au profit d'une seule puissance. Elle est comme le soleil, elle appartient à tous les êtres humains.

UN CONCURRENT DU CANAL DE SUEZ.

Au moment où la question du *canal de Suez* est soumise à des épreuves diverses, celle du chemin de fer *Dardanelles-Bagdad-Golfe Persique*, dont on parla si longtemps, vient d'être résolue. Depuis le mois de juillet les trains circulent à travers l'Asie Mineure via Adana-Alepp-Mossoul-Bagdad, jusqu'à Basra près du golfe Persique, au confluent du Tigre et de l'Euphrate. Berlin est à six jours de voyage de Bagdad.

L'importance stratégique et économique de la nouvelle

voie ferrée ressort d'un coup d'œil sur la carte. Seule la région de *Mossoul* indique déjà la valeur du tracé, mais il y a d'autres champs d'activité qui s'ouvriront vers les Indes et feront concurrence aux transports acheminés via Suez. Les champs pétrolifères de Mossoul sont en pleine production et peuvent être augmentés. Les produits ne seront plus acheminés uniquement par pipe-line vers Haïfa et Tripoli, mais partiront aussi ailleurs. En outre la ligne utilisée pour les marchandises en transit est déjà en activité et un attaché commercial turc a pris les accords nécessaires avec l'Irak. De cette façon le commerce n'est plus exposé aux dangers de la guerre en Méditerranée et peut s'étendre jusqu'à la Finlande via la Russie, ou atteindre par le Danube et les Balkans toute l'Europe centrale. Ces conditions paraissent si naturelles qu'on doit penser qu'elles joueront un rôle très important dans un avenir prochain.

Ro.
