

1. LA BULGARIE ET LA SERBIE DANS LA CRISE DES CHEMINS DE FER

Le point de départ de la crise du chemin de fer de 1908 est le discours prononcé par le Baron d'Aehrenthal devant les Délégations autrichiennes le 27 janvier 1908.¹

Exposant sa politique extérieure, il réaffirme tout d'abord sa fidélité à l'entente austro-russe, et insiste sur le fait que l'Autriche-Hongrie doit accomplir dans les Balkans une mission civilisatrice et économique, à l'exception de toute conquête territoriale. C'est donc vers ce seul but de développement économique que tend la construction d'une ligne de chemin de fer d'Uvac à Mitrovitza, à travers le sandjak de Novi Bazar et mettant en relation le réseau bosniaque et le réseau ottoman.²

Cette intention déclarée, en apparence anodine, déclenche aussitôt une vive émotion en Europe, et les protestations énergiques de la Russie qui dénonce le viol du Programme de Muerzsteg.³

Attaqué de toutes parts, Aehrenthal appuie le système de défense de son projet sur le droit que lui confère le second alinéa de l'article 25 du Traité de Berlin "d'avoir les routes militaires et commerciales sur toute cette partie de l'ancien vilayet de Bosnie - c'est-à-dire le sandjak de Novi Bazar - afin d'assurer le maintien du nouvel état politique ainsi que la liberté et la sécurité des voies de communication".⁴

Dans un premier temps, des polémiques s'engagent sur les motivations de Vienne et l'on accuse le gouvernement autrichien d'utiliser le chemin de fer comme instrument de son hégémonie dans les Balkans,⁵ argument développé essentiellement par la Russie.⁶

En réponse au projet autrichien, d'autres états vont proposer la création de nouvelles lignes de chemin de fer à travers les Balkans. Les nombreuses demandes adressées à la porte pour obtenir des concessions signifient que non seulement les grandes et les moyennes puissances interviennent en territoire balkanique, mais que pour la première fois les petits états de la région sont décidés à prendre en main leurs propres intérêts.

1.1. L'attitude de conciliation de la Bulgarie

La Bulgarie, elle, n'élève pas de protestation véhémement contre la Double Monarchie dont elle approuve d'ordinaire la politique étrangère. Si elle prend part à la crise des chemins de fer, c'est seulement en tant que demandeur pour appuyer un nouveau projet, celui très simple tout d'abord, d'une ligne reliant Sofia à Uskub, par Kustendil et Koumanovo, c'est-à-dire un tronçon de 120 kilomètres.

¹ Voir Annexe 1, le discours d'Aehrenthal. Voir également G.P. XXV, N°8691, p.297

² Voir annexe 2 : les chemins de fer balkaniques

³ Le programme de Muerzsteg du 2 octobre 1903, système du statu quo amélioré", reprenait l'accord austro-russe de 1897 qui garantissait l'équilibre dans les Balkans par le renoncement de chacune des deux puissances à toute idée de conquête et par une action solidaire devant "assurer le bien-être des chrétiens de la Péninsule". DDF, 2^{ème} série, tome IV, N°42.

⁴ La politique officielle d'Aehrenthal est exprimée par un article du Fremdenblatt du 17 février 1908, repris par *Le Temps*, du lendemain : "En réalité, notre gouvernement entreprend une démarche qui est uniquement motivée par des raisons économiques. Suivant l'opinion du Cabinet de Vienne, l'amélioration des voies de communication dans les Balkans contribuerait à atteindre le but le plus important (...) qui est d'augmenter le bien-être des peuples de la Péninsule".

⁵ *Le Temps* du 9 février 1908, "l'Autriche-Hongrie et la Russie dans les Balkans", insiste sur l'intérêt politique et militaire du chemin de fer qui "permettrait d'amener en quelques heures sur les frontières de la Vieille Serbie une partie des troupes stationnées en Bosnie et en Herzégovine, en quelques jours pour celles qui tiennent garnison au cœur même de l'empire austro-hongrois. Salonique deviendrait rapidement une place-forte austro-hongroise."

⁶ Les protestations sont avant tout celles d'Iswolski. Mais une note du Département, en date du 17 février 1908, signale que "Monsieur Tcharykoff considère que la question soulevée par l'Autriche à propos du chemin de fer Uvac-Mitrovitza n'a aucun caractère politique. (...) (La Russie) veut croire à la bonne foi du baron d'Aehrenthal qui se place sur le terrain économique." D.D.F. 2^{ème} série, Tome XI, n°285, "Note du Département. Question des Balkans" du 17 février 1908.

L'intérêt de ce projet serait d'ouvrir à la Bulgarie les portes de la Macédoine; il permettrait, en évitant de traverser le territoire serbe, un voyage en chemin de fer plus pratique que les déplacements en voiture ou à cheval, peu sûrs dans cette région.⁷

Ainsi, tout le commerce bulgare avec la Macédoine, obligé jusqu'alors de passer par Nisch, pourrait être dirigé directement sur Salonique.

Parallèlement, le gouvernement bulgare étudie une autre jonction avec le réseau roumain par la construction d'un pont sur le Danube entre Samoviit et Turnu-Magurels.⁸

1.2. La riposte serbe

Contrairement à l'attitude conciliante de la Bulgarie, la Serbie réagit violemment au discours d'Aehrenthal.

La presse serbe élève d'unanimes protestations rapportées sans *Le Temps* du 18 février 1908. Le *Journal de l'Association des Commerçants serbes* dénonce l'impérialisme autrichien reprenant le rôle d'un pionnier allemand : l'accomplissement de ce projet signifierait la prédominance allemande et l'affaiblissement slave.

La Politique, feuille indépendante, relève la portée exclusivement politique et stratégique du chemin de fer et le succès de la politique allemande avançant vers la Méditerranée.⁹ Salonique est vue comme un des points d'aboutissement du *Drang nach Osten* autrichien, ceci étant plus un idéal permanent qu'une réalité obtenue.¹⁰

Pour l'Autriche-Hongrie, le chemin de fer complètera l'œuvre de division entre la Serbie et le Monténégro, la montagne étant "cet épais bastion où la race serbe abrite sa vitalité."¹¹

Si Autriche-Hongrie parvient à obtenir le Monténégro sous sa tutelle en le détachant de Belgrade, le royaume serbe restera isolé et coupé de l'Adriatique : en cas de conflit, l'Autriche pourrait le prendre par le nord, le sud et l'ouest, empêchant toute communication avec la mer.¹²

De ce fait, l'Autriche deviendrait également la seule voisine de la Macédoine si celle-ci accédait à l'indépendance et l'emprise éventuelle de la Serbie dans cette région s'en trouverait diminuée.

La Serbie peut réagir d'autant plus violemment qu'elle vient d'obtenir un premier succès diplomatique en signant un traité de commerce avec Autriche-Hongrie.¹³ Si économiquement cet accord est avantageux pour l'Empire, son existence même est néanmoins un moyen pour la Serbie d'affirmer sa personnalité et sa volonté de rester maîtresse de sa politique intérieure comme de ses relations extérieures.

Ainsi elle ne se bornera pas à clamer son indignation, mais d'une façon plus constructive, proposera-t-elle aussi un projet de voie ferrée à travers les Balkans et au service de ses propres intérêts.

1.3. La multiplication des projets et sa signification

⁷ D.D.F. 2ème série, Tome XI, n°272, p.471

⁸ Ibid.

⁹ *Le Temps*, 18 février 1908

¹⁰ PINON R. "La crise balkanique. Chemin de fer et réformes", R.D.M. , tome 45, 1908, pp.143 à 176.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

¹³ Traité avec tarif sur les produits industriels et clause de la Nation la plus favorisée, du 14 février 1908. Voir *Le Temps* du 15 février 1908.

Et non seulement la Serbie s'impose, mais encore elle communique par son exemple un nouvel élan nationaliste aux peuples slaves du sud, les incitant - ou du moins devant les inciter - à dépasser leurs divisions toujours non résolues, au profit de la prise de conscience d'un intérêt commun plus concret que les motivations intellectuelles exaltées au XIX^{ème} siècle.

Directement visée, sinon menacée, par la politique d'Aehrenthal, la Serbie trouve sa meilleure riposte en engageant la lutte sur le même terrain et en bénéficiant par la même occasion de l'appui de la Russie qui trouve la double occasion de s'opposer de manière pacifique à l'avance du germanisme, et de se rappeler que le grand frère russe veille et n'a pas abandonné le peuple serbe.

Les nouveaux projets annulent la portée stratégique de l'idée initiale : une seule voie de communication de direction nord-sud assurerait sur les Balkans la domination germanique en séparant physiquement les populations slaves. Au contraire, la constitution d'un véritable réseau multidirectionnel mettra réellement en relation toutes les régions entre elles et de plus permettra à la Serbie d'accéder à la mer et d'établir des contacts directs avec la Vieille Serbie et le Monténégro.¹⁴

La Serbie désire avant tout accéder à l'Adriatique : le gouvernement propose une ligne partant de Nisch, recoupant la ligne de Salonique à Mitrovitza et se terminant à Antivari ou dans quelque port voisin;¹⁵ bien que ce projet puisse facilement obtenir l'approbation du gouvernement turc, l'exécution en serait difficile et coûteuse.¹⁶

Finalement, parmi les différents projets dans les détails desquels il serait fastidieux d'entrer, le plus important est celui mettant en liaison le Danube et l'Adriatique¹⁷ : il recueille les faveurs de l'ensemble des pays, qu'ils soient directement concernés - Serbie, Bulgarie, Turquie, Roumanie - ou simples parties désireuses de participer à l'entreprise financière et technique - France, Italie et Grande-Bretagne. La Russie, de son côté, est très favorable à ce dessein dans l'élaboration duquel elle voit une riposte à la politique d'Aehrenthal qui l'a si fortement mécontentée.

Dans une dépêche en date du 3 mars, Monsieur Paul Cambon, Ambassadeur de France à Londres, informe le Ministre des Affaires étrangères français que "le gouvernement russe ne fait pas d'objection à la jonction Uvac-Mitrovitza, mais considère comme indispensable d'obtenir en même temps la concession de la ligne du Danube à l'Adriatique."¹⁸

*"Le chemin de fer Danube-Adriatique n'est pas un projet russe mais international, également désiré par la Serbie et la Bulgarie"*¹⁹

Le Gouvernement de Vienne ne peut qu'approuver ce nouveau plan destiné à compléter l'objectif qu'il avait précédemment invoqué : celui de développement économique des populations balkaniques.²⁰

¹⁴ Voir carte Annexe III

¹⁵ Par la suite, la Porte refusera Antivari comme port d'aboutissement parce-qu'en territoire monténégrin, alors qu'elle préfère un port turc; et de plus, il faudrait l'accord de Autriche-Hongrie parce-qu'il existe une clause du Traité de Berlin stipulant que "le Monténégro devra s'entendre avec Autriche-Hongrie sur le droit de construire et d'entretenir sur le nouveau territoire monténégrin une route ou un chemin de fer." PINON R. "La crise balkanique. Chemin de fer et réformes", *R.D.M.*, tome 45, 1908.

¹⁶ Il s'agit de 350 kms à travers les massifs montagneux de la Haute Macédoine et de l'Albanie. *D.D.F.*, 2^{ème} série, tome XI, N°272, p.471

¹⁷ Cette ligne partirait de Radouievatz sur le Danube et irait aboutir sur la côte de l'Adriatique par Nisch et Uskub, évitant ainsi la traversée du sandjak de Novi Bazar et le territoire monténégrin où l'Autriche aurait des possibilités pour intervenir, aux termes des articles 25 et 29 du Traité de Berlin.

¹⁸ *D.D.F.*, 2^{ème} série, tome XI, N°304, p.513

¹⁹ *Le Temps*, 17 février 1908

²⁰ "L'Autriche-Hongrie ne se refuserait pas à contribuer au développement économique d'une région pour laquelle ses sympathies se sont révélées si profondes depuis que la fin des difficultés avec les Tchèques et les Hongrois lui a rendu plus de liberté." *D.D.F.*, 2^{ème} série, tome XI, N°285, p.492

Le gouvernement serbe voit la situation se retourner en sa faveur et déclare espérer l'appui de Autriche-Hongrie.

*"Il est dans l'intérêt de l'équilibre politique et économique dans les Balkans de construire une nouvelle ligne du Danube à l'Adriatique, afin de mettre en communication directe la Roumanie et la Serbie avec l'Adriatique. Cette ligne, d'un intérêt purement économique et commercial, pourra seule servir à la conservation de l'indépendance politique et économique de la Serbie."*²¹

D'autre part, le gouvernement serbe - de même que la Bulgarie - tient à participer activement à la construction des nouvelles lignes en pratiquant à l'avenir, *"une politique aussi réaliste que celle de l'Autriche et [en se plaçant] comme elle sur le terrain technique et financier."* Il souhaite également la constitution d'un syndicat franco-serbe qui solliciterait à Constantinople la concession d'un chemin de fer.²²

Le projet de ligne Danube-Adriatique est en outre présenté, en France du moins, comme "une oeuvre essentiellement pacifique".²³

La Bulgarie, elle, s'est semble-t-il facilement ralliée à l'idée générale, d'autant plus que ces intérêts s'en trouvent également servis ; mais néanmoins, elle se tient à l'écart des polémiques et ne prétend pas influencer le concert européen. Ainsi, le gouvernement espère obtenir le concours des grandes puissances pour ses propres plans, dont le principe serait de faire de Sofia le centre d'un réseau entre Danube, Mer Noire, Mer Egée, Adriatique et Europe Centrale.

*" Mais ne nous dépêchons pas - déclare Monsieur Stanciow, Ministre plénipotentiaire de Bulgarie, au correspondant du Temps, car pour nous, la question n'est pas d'obtenir un iradé du Sultan, mais de nous assurer un constructeur. Celui-ci pourrait être, selon les ambitions du gouvernement, une Compagnie turco-bulgare, ayant éventuellement recours à des capitaux européens."*²⁴

A propos de l'attitude d'attente et de prudence du Gouvernement bulgare, on peut également mentionner les pressions dont il semble être l'objet de la part de la Russie.

*"Monsieur Sergueieff²⁵ a fait savoir en outre que l'agent diplomatique russe à Sofia avait été invité à insister auprès du Gouvernement princier, pour que la Bulgarie se ralliât franchement à la manière de voir de la Serbie dans la question des chemins de fer."*²⁶

Une des principales qualités dans le domaine de la paix que puisse avoir le chemin de fer serait de diminuer le conflit latent entre Serbes et Bulgares.

*" La Serbie aurait une sortie pour son bétail et serait moins tentée de gagner la Mer Egée par la Macédoine, d'où restriction à son action trop vive contre l'élément bulgare macédonien." La Bulgarie trouverait son compte dans le ralentissement de l'action serbe, et ses vœux seraient comblés si elle obtenait le raccordement de son chemin de fer avec le réseau macédonien."*²⁷

1.4. La bataille des chemins de fer, révélateur des consciences nationales

²¹ *Le Petit Temps*, 18 février 1908

²² M.Descos, Ministre de France à Belgrade, à M.Pichon. *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°281, p.485

²³ "L'équilibre détruit par la construction du Serajevo-Mitrovitza serait rétabli pour le plus grand bien de la paix européenne". Danube-Adriatique, *Le Temps*, 15 février 1908

²⁴ "Monsieur Stanciow et la Bulgarie", *Le Temps*, 3 mars 1908

²⁵ Agent diplomatique russe à Belgrade

²⁶ *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°302, p.511

²⁷ *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°285, p.493

Les évènements précédemment relatés ne sont pas des manifestations nationalistes en tant que telles : mais on peut néanmoins identifier les sentiments nationaux qui les ont motivés.

Pour l'Autriche-Hongrie, l'action politique s'est révélée insuffisante pour entretenir les rivalités entre slaves; si l'on admet que les motivations profondes d'Aehrenthal se trouvaient dans l'ambition d'un contrôle renforcé des Slaves du Sud, le voici pris à son propre piège.

Avec le projet Danube-Adriatique, Vienne, qui pendant des mois a affirmé que ses seules intentions étaient le développement économique, ne peut pas refuser ce nouvel apport au bien-être et à la sécurité dans les Balkans, et la politique du chemin de fer envisagée comme moyen de division entre les populations slaves est en fait devenu l'instrument d'un certain consensus entre les Etats qui les rassemble.

La multiplication des projets de voies ferrées sillonnant les Balkans révèle surtout que la Serbie et la Bulgarie désirent prendre une part active tant à la politique qu'au développement économique de leur région. Elles veulent cesser d'être des Etats assistés par les puissances qui aménagent leur territoire selon les intérêts de l'économie internationale dont les grands sont les principaux bénéficiaires, sous couvert d'une mission civilisatrice.

En support aux initiatives purement serbes ou bulgares, des manipulations sont exercées par les grands, et notamment par la Russie. Bien que celle-ci ne revendique pas par la paternité du projet et célèbre au contraire le dynamisme serbe et bulgare, elle reste néanmoins toujours présente à l'arrière plan, pour soutenir le bien-fondé des demandes de concessions présentées au Sultan et promettre son appui auprès de celui-ci.²⁸ Il semble que pour son retour sur la scène balkanique, la Russie soit d'abord prête à défendre les intérêts de la Serbie, et en second lieu seulement ceux de la Bulgarie, plus proche de l'Autriche-Hongrie, et cela toujours au nom de sa mission historique et sacrée envers ses frères slaves.²⁹

Les autres grands Etats interviennent après avoir été sollicités pour appuyer les projets à Constantinople.

C'est le cas de la Grande-Bretagne avec laquelle la Serbie a entamé des pourparlers : dans ce sens, Monsieur Militchévitch, Ministre de Serbie à Londres, s'est adressé³⁰ au Foreign Office à propos d'une ligne partant du Danube et aboutissant à San Giovanni di Medua. Sir Edward Grey répond par un mémorandum dans lequel il déclare que le gouvernement de Sa Majesté n'élève aucune objection envers le projet serbe, ni contre celui de l'Autriche-Hongrie, mais que le moment lui semble inopportun alors qu'il envisage d'exercer des pressions sur le gouvernement turc au sujet des réformes à appliquer en Macédoine.³¹

Cependant, la Grande-Bretagne semble jouir d'un renouveau d'influence chez les Slaves : les Serbes pensent qu'elle pourrait favoriser la formation d'une Grande Serbie et les Bulgares attendent une solution à leurs revendications macédoniennes.³²

La France, elle, considère que n'ayant pas dans les Balkans d'intérêts directs, elle ne doit pas prendre d'initiative mais simplement apporter son concours à des réalisations propices à faciliter le rapprochement franco-russe.³³ De même que la Grande-Bretagne, la France a également été sollicitée par la Serbie.³⁴

²⁸ *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°302, p.511 (Voir également *Le Temps* du 5 mars 1908)

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Le 20 février 1908

³¹ Mémorandum remis par Sir Edward Grey à Monsieur Militchévitch, Ministre de Serbie à Londres, *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, Annexe au N°302, p.512

³² *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°249, p.440

³³ Monsieur Pichon, aux Ambassadeurs de France à Rome, Constantinople et Petersbourg, *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°297, p.507

³⁴ *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°281, p.485

L'attitude de la Bulgarie envers les grandes Puissances est semblable à celle de la Serbie : favorable au projet Danube-Adriatique, elle désire également obtenir de la Porte, la ligne Kustendil-Koumanovo, mais le Ministre des Affaires étrangères, Monsieur Papricoff, déclare qu'il négociera lui-même et n'aura recours à l'appui des grandes puissances que s'il trouve le Sultan irréductible.

Il insiste sur l'aspect local de cette question et désire que les Bulgares soient seuls à discuter ce problème qui leur est personnel et dont la solution signifie pour eux, indépendance économique, libération du passage des marchandises en territoire serbe, pénétration en macédoine, égalité des chances avec l'Autriche-Hongrie et la Serbie pour le commerce dans les vilayets macédoniens.³⁵

" Les Bulgares montrent dans cette question, un esprit national et réaliste." ³⁶

³⁵ Monsieur de Billy, chargé d'affaires de France à Sofia à Monsieur Pichon, *D.D.F.*, 2^{ème} série, T.XI, N°292, p.500.

³⁶ Ibid.