L'établissement de la première voie ferrée entre l'Europe et la Turquie. Chemins de fer et diplomatie dans les Balkans

Henry Jacolin

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/414>

DOI : 10.4000/rhcf.414

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2006

Pagination : 5-24

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Henry Jacolin, « L'établissement de la première voie ferrée entre l'Europe et la Turquie. Chemins de fer et diplomatie dans les Balkans », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 35 | 2006, mis en ligne le 25 août 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/414> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.414>

Henry JACOLIN

Diplomate honoraire

L'établissement de la première voie ferrée entre l'Europe et la Turquie Chemins de fer et diplomatie dans les Balkans

À la fin de la guerre de Crimée, l'Empire ottoman, qui occupe tous les Balkans à l'exception de la Serbie et du Monténégro, ne compte pas une seule ligne de chemin de fer (carte n° 1). Entre 1860 et 1874, il met péniblement en place un embryon de réseau. Mais il a fallu attendre pratiquement la fin du siècle, 1888, pour que soit mise en service la première voie ferrée directe entre l'Europe et la Turquie. La lenteur de la construction de cette liaison capitale tient à l'échec de toutes les tentatives entreprises jusqu'à 1878. Sa réalisation n'est due qu'à la décision des grandes puissances, réunies en congrès à Berlin en 1878, d'achever ce projet au plus vite.

De la guerre de Crimée au congrès de Berlin

A. Les obstacles à la création de la liaison Europe-Turquie

Les tentatives entreprises pour établir une liaison ferrée entre l'Europe et la Turquie se sont heurtées jusqu'à 1878 à de nombreux obstacles.

L'incapacité technique et financière de la Turquie

Pendant longtemps, l'Empire ottoman a été incapable de se passer du concours de l'étranger et « les finances turques ne pouvaient avancer les dépenses de la construction de voies ferrées », ce qui ne laissait à ce pays d'autre choix que « le recours au système des concessions »¹.

Les réticences de la Turquie à la construction de chemins de fer

Deux camps s'affrontaient en Turquie : le parti vieux turc « considérait l'introduction de chemins de fer dans la Turquie d'Europe comme un cheval de Troie, comme une voie ouverte aux idées et bientôt

1- Georges BOUSQUET, *Les Chemins de fer bulgares*, Paris, Imprimerie Chaix, 1909, 45 p., 1 carte, citation p. 27.

Carte n° 1

aux armées de l'Occident »². Les militaires toutefois estimaient que des chemins de fer pouvaient être utiles pour acheminer des troupes plus rapidement afin de mater les rébellions dans les régions éloignées, mais à condition que ces voies ferrées ne soient pas reliées au réseau occidental. En fait, « tant que la Turquie eut à craindre la poussée moscovite, elle feignit de se prêter aux projets autrichiens visant à relier Vienne à Constantinople. Mais, après la paix de Paris concluant la guerre de Crimée, tranquille du côté de la Russie, la Porte écarta alors toutes les combinaisons destinées à réaliser ce désir »³.

Dans le même temps, « la Turquie sentait qu'il lui fallait céder à l'insistance de la diplomatie européenne qui réclamait une voie d'accès vers le Bosphore »⁴, compte tenu du fait qu'il n'existait aucune communication entre l'Europe centrale et la capitale ottomane par chemin de fer et que « les deux seules routes accessibles au trafic d'orient étaient constituées par le Danube, avec le double obstacle des Portes de fer et des glaces en hiver, et par la mer, par Trieste, avec les longs détours que comporte une côte très découpée »⁵. « La Turquie observait avec une grande défiance ce jeu de la politique internationale. Aussi s'opposait-elle à tout ce qui pouvait contribuer au développement de la Serbie »⁶ émancipée en 1832 de son joug et qu'elle considérait comme le principal foyer d'agitation anti-turc dans les Balkans. « C'est d'abord pour cette raison qu'elle s'opposait à la construction de chemins de fer, couteau à double tranchant qui faciliterait le mouvement des troupes serbes vers la frontière turque et servirait à l'affranchissement du peuple chrétien⁷. »

La Turquie mettait en avant deux autres tracés : l'un par Vidin, Calafat et Orsova (sur le Danube à la frontière hongroise, mais où n'aboutissait encore aucune voie ferrée)(carte n° 1), l'autre par Mitrovica et Sarajevo en Bosnie-Herzégovine (pour que la liaison en question reste le plus longtemps possible sur le territoire de la Turquie) (carte n° 2). En fait, la Turquie n'était prête à donner son accord à une liaison à travers la Serbie qu'à la condition d'en avoir le contrôle⁸.

2- *Ibid.*

3- *Ibid.*, p. 5.

4- *Ibid.*

5- Jean ERDIC, *En Bulgarie et en Roumélie mai-juin 1884*, Paris, Alphonse Lemerre éditeur, 1885, 386 p., p. 232.

6- Dragomir ARNAOUTOVITCH, *Histoire des chemins de fer yougoslaves 1825-1937*, Paris, Dunod, 1937, 366 p., 8 cartes, citation p. 38.

7- *Ibid.*

8- *Ibid.*, p. 48.

Les ambitions des grandes puissances

La Grande-Bretagne « sut exploiter après la guerre de Crimée les résultats de la victoire commune en tirant parti de la clause du traité de Paris qui ouvrait et neutralisait les Bouches du Danube »⁹ pour capturer le trafic des Balkans. « Pour avoir soutenu la Porte pendant cette guerre, sa diplomatie était à même de dicter ses volontés à Constantinople¹⁰. » Le jeu de l'Angleterre a principalement consisté « à empêcher l'établissement d'une ligne directe de Vienne à Constantinople »¹¹. Elle a ainsi proposé la construction de voies ferrées de pénétration dans la péninsule balkanique à partir de la Méditerranée (projet d'une voie ferrée Scutari-mer Noire)¹², de la mer Égée (projet de construction d'un port à Salonique et de creusement du cours du Vardar) et de la mer Noire.

Les puissances germaniques avaient un objectif, le *Drang nach Osten*, la liaison Berlin-Vienne-Salonique-Constantinople-Bagdad, et une obsession, la Serbie, dont elles craignaient le nationalisme pan-slave, susceptible de déstabiliser la Double Monarchie et les Balkans. C'est la raison pour laquelle l'Autriche-Hongrie soutenait, elle aussi, les tracés alternatifs par Vidin et par la Bosnie-Herzégovine. Elle avait en effet des visées sur cette province turque extrême-occidentale, qui s'enfonçait comme un coin entre ses possessions de Croatie et de Dalmatie. Toutefois, les milieux d'affaires préconisaient le tracé par Belgrade, le plus direct, pour libérer le commerce des Balkans de l'influence britannique. Progressivement, en tout cas depuis le Compromis austro-hongrois de 1867, sont apparues des divergences entre l'Autriche et la Hongrie, la première soutenant le tracé par la Bosnie-Herzégovine, qui conduisait à Vienne, la seconde le tracé par la Serbie, qui conduisait à Budapest.

La Russie s'affirmait toujours comme la protectrice des peuples chrétiens des Balkans, mais la défaite de Crimée, qui avait provoqué une nouvelle délimitation des intérêts de Vienne et de Saint-Pétersbourg, limitait ses ambitions à une ligne située à la hauteur de Constantza.

9- ERDIC, *op. cit.*, p. 233.

10- BOUSQUET, *op. cit.*, p. 5.

11- ERDIC, *op. cit.*, p. 233.

12- ARNAOUTOVITCH, *op. cit.*, p. 38.

Les tergiversations de la Serbie

La Serbie qui demeurait, nominalement du moins, vassale de la Turquie, « était prise entre ses intérêts économiques et ses craintes stratégiques »¹³. Craignant d'être écartée, elle déployait une intense activité diplomatique ; le gouvernement de Belgrade « souhaitait que la ligne passât par la Serbie, mais voulait garder toute son indépendance »¹⁴.

B. La construction d'un embryon de réseau ferré en Turquie d'Europe

La construction d'un réseau ferré en Turquie d'Europe a donc été inséparable de la question controversée de la liaison de ce futur réseau avec les chemins de fer d'Europe centrale. Rumeurs, campagnes de presse, intoxications, menaces, manœuvres diplomatiques – des projets ont parfois été proposés par des protagonistes dans le seul but de bloquer d'autres projets – interventions d'aventuriers ont fait perdre beaucoup de temps à discuter de tracés improbables ou inacceptables. Histoire singulièrement embrouillée, qu'il serait trop long de raconter ici, mais où l'on peut, en schématisant, distinguer trois étapes.

Les années 1850 : les premiers projets mort-nés

C'est le prince Alexandre Karageorgevitch de Serbie qui, le premier, en 1851, a lancé l'idée d'une voie ferrée reliant Constantinople à l'Europe à travers la Serbie¹⁵. Aucune réponse de la Turquie dont l'autorisation était encore nécessaire. En 1855, le gouvernement ottoman « annonce son intention d'encourager la construction d'une voie ferrée reliant Istanbul à Belgrade »¹⁶. Mais rien ne se passe, car la réalisation d'un projet aussi considérable constituait un effort dépassant les capacités de la Turquie. Un seul petit projet est réalisé : la ligne Cernavoda-Kustendje (Constantza) (carte n° 1).

En 1857, l'active diplomatie anglaise obtint pour une compagnie nationale, la « Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour », la concession de la ligne Kustendje-Cernavoda qui coupe en deux la steppe de la Dobrogea dans sa partie la plus déserte. D'une longueur de 63 km, cette ligne, mise en service en 1860, permit aux navires anglais de débarquer leurs marchandises à Kustendje pour les transporter par chemin de fer

13- Vladislav KARANFILSKI, « Izgradnja zeleznicke pruge Solun-Skopje », *Železnice*, 1973/5.

14- ARNAOUTOVITCH, *op. cit.*, p. 43.

15- *Ibid.*, p. 38.

16- S.H. BEAVER, « Railways in the Balkan Peninsula », *The Geographical Journal*, mai 1941.

vers le Danube en court-circuitant l'embouchure de ce fleuve, dont la navigation n'avait pas encore été régularisée. « Malheureusement, le port manquait, Kustendje n'était qu'une rade foraine. Le trafic s'obstina à passer par Sulina. La ligne ne fit pas ses frais¹⁷. »

Les années 1860 : le repli des projets sur le Bas-Danube

Dans le courant des années 1860, le besoin de meilleures communications avec l'Europe centrale et les difficultés de navigation sur le cours inférieur du Danube, mais, surtout, « le souci de protéger l'intégrité de l'Empire menacée par le puissant mouvement qui se développait en Russie pour la libération des Bulgares »¹⁸ conduisent les autorités turques à limiter leurs ambitions à la région du Bas-Danube. L'état-major, qui cherchait à se doter « des moyens de concentrer des troupes sur cette frontière », fit adopter en 1860 le projet d'une ligne stratégique partant du Danube à Rustchuk et reliant à ce fleuve Varna, Burgas et Andrinople (siège de nombreuses garnisons) (carte n° 1). Mais ce projet, encore trop important, ne tarda pas à être abandonné faute de ressources.

Toutefois, « l'un des tronçons de ce projet, Rustchuk-Varna, intéressa les Anglais. Avec quelques travaux, on pouvait rendre le port de Varna accessible aux navires et recommencer en ce point, à travers le Deli Orman, la ligne de transbordement qui, faute d'un port à Kustendje, n'avait pas réussi à travers la Dobrogea »¹⁹. En 1863, la ligne est concédée à une compagnie anglaise. Longue de 222 km, elle est mise en service en 1866. Mais « elle fut livrée dans un état déplorable. Le trafic danubien s'obstina à gagner la mer Noire par l'embouchure du Danube, dont la navigation avait été entre temps améliorée »²⁰. Bien que prolongée en 1869 par le gouvernement roumain jusqu'à Bucarest, qui n'avait alors d'autre accès ferroviaire à la mer, tout le trafic resta attiré par Braila et Galatz. Mais « dix ans après la prise de Sébastopol, le débouché du marché anglais s'étendait, en remontant le Danube, jusqu'à Vidin »²¹.

17- BOUSQUET, *op. cit.*, p. 5.

18- Metodi PEITCHEV et Sacho DOITCHINOV, « Les chemins de fer bulgares », *La Vie du rail*, n° 1138 (24 mars 1968), p. 3-12.

19- BOUSQUET, *op. cit.*, p. 5.

20- *Ibid.*

21- ERDIC, *op. cit.*, p. 233.

Les années 1870 : la concession Hirsch

En 1867, à l'issue d'une visite à Paris, le sultan Abdul Aziz donne instruction de construire une voie ferrée entre Istanbul et l'Europe. Plusieurs tentatives de concessions se révèlent infructueuses. Apparaît alors un personnage qui propose ses services : le baron Hirsch.

En 1869, il obtient du gouvernement turc une concession pour la construction d'un réseau de 2 500 km reliant Istanbul à l'Autriche par Felipe (Plovdiv), Sofia, le sandjak de Novi Pazar et la Bosnie-Herzégovine (Sarajevo, Travnik, Banja Luka), avec des antennes vers Burgas, Dedeagatch et Salonique (carte n° 2). Pour assurer l'exploitation de ces futures voies ferrées, le baron Hirsch s'adresse à la Südbahn, la puissante compagnie qui exploitait la ligne de Vienne à Trieste ainsi qu'une antenne en Croatie qui atteignait presque, à Sisak, le point de jonction envisagé avec le réseau turc (Dobrljin). Mais le conseil d'administration de cette société refuse la proposition, considérant que les conditions proposées lui sont défavorables. Hirsch crée alors la Société générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, à laquelle le gouvernement turc participe par l'octroi de garanties kilométriques.

La construction des voies ferrées commence en plusieurs points, entre Constantinople et Felipe, entre Andrinople et la mer Égée, entre Salonique et Uskub et entre Banja Luka et la frontière autrichienne (Dobrljin) (carte n° 3). Non sans difficulté, « dans un pays à peu près inconnu, dénué de toutes ressources, où il n'existait aucune carte et où il était impossible de trouver le personnel technique indispensable, et dont la population envisageait avec hostilité la présence d'ingénieurs et de techniciens étrangers »²².

Mais en 1871 la mort d'Ali Pacha altère ce plan. Son successeur, Mahmoud Pacha, est opposé à une liaison avec le réseau européen, lui préférant une connexion avec la Roumanie et la Russie. S'estimant délié de ses obligations, Hirsch obtient la résiliation de la convention de 1869 et la conclusion le 18 mai 1872 d'une nouvelle convention, qui prévoit que la compagnie achèvera les lignes dont la construction est en cours (Constantinople-Andrinople-Felipe-Belovo, Andrinople-Dedeagatch, Salonique-Uskub, Banja Luka-frontière autrichienne) et construira Andrinople-Yambol-Chumla, point situé sur la ligne Rustchuk-Varna,

22- [Anon.], *Les Chemins de fer de la Turquie d'Europe*, Versailles, Imprimerie Cerf, 1885, 97 p.

ainsi que Uskub-Mitrovica, mais que le reste est abandonné (Felipe-Burgas, Belovo-Sofia-Niš-Priština et la traversée de la Bosnie de Mitrovica à Banja Luka). Le réseau concédé est réduit de 2 500 à 1 400 km environ. Sentant venir le vent, « Hirsch avait eu l'adresse pendant trois années de se dérober à la convention qui lui imposait la jonction du réseau entier avec les chemins de fer occidentaux et, par un coup de théâtre, réussit à substituer le gouvernement turc aux obligations qu'il avait éludées. C'est ainsi que la Porte se trouva chargée de construire directement ces jonctions »²³.

Ont alors été construites les lignes suivantes (carte n° 3) :

- réseau oriental : Istanbul-Belovo, de 1871 à 1873 (561,076 km) avec les antennes de Kuleli Burgas à Dedeagatch (1872, 112,970 km) et de Tirnovo Seimen à Yambol (1874, 105,710 km). En couplant la ligne Edirne-Dedeagatch avec la ligne principale de Edirne à Kuleli Burgas et en faisant partir la ligne vers Yambol de Tirnovo Seimen au lieu de Edirne, la compagnie a quelque peu triché sur le kilométrage en empochant les subventions pour 816 km concédés, alors que 780 km seulement ont réellement été construits ;

- réseau occidental : Salonique-Uskub (Skopje)-Mitrovica, de 1872 à 1874 (362,890 km) ;

- réseau de Bosnie-Herzégovine : Dobrljin-Banja Luka (104,330 km) en 1872, mais abandonné dès 1875, la sécurité du trafic étant menacée par l'insurrection qui se développait dans cette province.

Au total, 1 246,976 km ont été construits pour 1 400 concédés. Mais ce réseau présentait trois graves lacunes. D'abord, il était morcelé en trois tronçons, auxquels s'ajoutaient les deux lignes isolées et déficitaires construites par les Anglais : Cernavoda-Kustendje et Rustchuk-Varna. Le tronçon que la compagnie s'était engagée à construire de Yambol à Chumla pour relier le réseau oriental à Rustchuk-Varna n'a pas été réalisé ; ensuite, la jonction prévue avec l'Europe a été abandonnée ; enfin, les lignes construites étaient les plus faciles : la ligne principale dans la plaine de la Marica s'arrête à Belovo, au pied du plateau de Sofia ; la ligne qui devait traverser la Bosnie-Herzégovine est limitée à Dobrljin-Banja Luka, ligne de plaine, évitant le relief difficile du tronçon Mitrovica-Sarajevo. Sans raccordements, l'exploitation de ces lignes était condamnée à des résultats médiocres.

23- ERDIC, *op. cit.*, p. 234.

En 1874, la construction de ces lignes est arrêtée ; en 1876 le gouvernement turc fait banqueroute. Les insurrections se multiplient dans les Balkans : en 1875 en Bosnie-Herzégovine, en 1876 en Bulgarie, en 1877 en Serbie et au Monténégro, qui déclarent la guerre à l'Empire ottoman. La Russie, qui avait tenté sans succès d'amener la Porte, que soutenait la Grande-Bretagne, à négocier le sort des chrétiens des Balkans, déclare à son tour la guerre au sultan et intervient militairement.

Tirant la leçon de son impréparation pendant le conflit de Crimée, la Russie a construit plusieurs voies ferrées pour soutenir son effort de guerre (carte n° 3) :

- de Bender à Reni, à travers la Bessarabie, ligne qui rejoint le réseau roumain près de Galatz (305 km à voie large construits en 58 jours en 1877) ;

- de Fratesti (près de Giurgiu) à Zimnicea, à 65 km en amont sur la rive roumaine du Danube, ligne mise en service en décembre 1877 après 50 jours de travail ;

- de Svistov, en face de Zimnicea, à Tirnovo (environ 120 km), l'armée russe a étudié un projet dont la construction a commencé, mais que la prise de Rustchuk par l'armée russe a rendu inutile²⁴.

Le réseau ferré des Balkans a subi des dommages : Rustchuk-Varna a été occupée et en partie détruite par l'armée russe ; les autres lignes ont été atteintes, les gares brûlées, les ouvrages d'art détruits. Le matériel roulant a été incendié lors de la retraite de l'armée turque. Mais la Bulgarie a été libérée et la Turquie, battue, contrainte par la Russie de signer le traité de San Stefano le 3 mars 1878.

Du congrès de Berlin à la liaison Europe-Turquie

A. La diplomatie européenne en action

Le traité de San Stefano

Ce traité crée une grande Bulgarie qui s'étend du Danube à l'Est, à l'Égée au Sud et au lac d'Ohrid à l'Ouest. Le territoire de la Turquie d'Europe est de ce fait coupé en deux. La Serbie, qui avait reçu des Russes quelques promesses d'agrandissement, est mécontente. Au lieu de récolter les fruits de la victoire contre les Turcs, elle a l'impression d'avoir été lésée par la création de la grande Bulgarie. La Serbie se

24- Pavel Mikhailovitch LESSAR, *De la construction des chemins de fer en temps de guerre, lignes construites par l'armée russe pendant la campagne 1877-1878*, traduit du russe par L. Avril, Paris, Librairie scientifique, industrielle et agricole Eugène Lacroix, s.d., 130 p. et 10 planches.

tourne alors vers l'Autriche-Hongrie. Enfin l'annexion par la Russie de la Dobrogea, enlevée aux Turcs, mettait désormais les Balkans à portée de l'armée russe. Inquiets de ce coup de force diplomatique, Londres et Vienne exigent la révision du traité. Une conférence est convoquée à Berlin le 13 juin 1878 sous la présidence de Bismarck.

La conférence de Berlin

Les grandes puissances sont d'accord sur trois principes : que la Russie ne réalise pas son rêve séculaire d'accès aux mers chaudes ; que la route des Indes reste libre sous pavillon britannique (la Grande-Bretagne en profite pour se faire accorder Chypre) ; que l'Empire ottoman soit maintenu en vie. Après un mois de négociations, la conférence obtient quatre principaux résultats :

a- la disparition de la grande Bulgarie, qui marque un recul de l'influence russe. La grande Bulgarie est coupée en trois morceaux (carte n° 4) : la Principauté de Bulgarie, qui devient un État libre ; la Roumélie orientale, qui dispose d'un gouvernement chrétien mais qui reste sous suzeraineté turque ; la côte de la mer Égée, qui demeure turque.

b- Le démantèlement partiel de l'Empire ottoman dans les Balkans contraint d'accorder l'indépendance totale à la Serbie et à la Bulgarie, d'octroyer une semi-indépendance à la Roumélie et de céder les districts méridionaux de Niš, de Pirot et de Vranje à la Serbie et la Dobrogea à la Roumanie.

c- Le renforcement de l'influence de l'Autriche-Hongrie, à qui la Bosnie-Herzégovine est confiée à titre provisoire et qui obtient le droit d'entretenir des garnisons dans le sandjak de Novi Pazar.

d- L'internationalisation du problème des chemins de fer. En vertu du traité de Berlin :

- la Bulgarie est substituée aux engagements de la Turquie envers la compagnie Rustchuk-Varna et envers l'Autriche-Hongrie et la Compagnie d'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe pour ce qui concerne l'exploitation, l'achèvement et le raccordement des chemins de fer sur son territoire (article X) ;

- en Roumélie, les droits et obligations de la Sublime Porte sont maintenus pour ce qui concerne les chemins de fer (article XXI) ;

- la Serbie est substituée aux engagements de la Turquie envers l'Autriche-Hongrie et la Compagnie d'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe pour ce qui concerne l'exploitation, l'achèvement et le raccordement des chemins de fer à construire sur le territoire nouvellement acquis par la principauté (article XXXVIII).

Mais, surtout, la conférence marque son désir de voir ces obligations se réaliser rapidement en précisant que les conventions nécessaires pour régler ces questions seront conclues, immédiatement après la signature du présent traité, entre l'Autriche-Hongrie, la Porte, la Serbie (ainsi était alors désignée cette principauté) et la Principauté de Bulgarie.

La diplomatie austro-hongroise en action

L'Autriche prend en main la politique des chemins de fer dans les Balkans. Tel est, sur le plan ferroviaire, le principal résultat du congrès de Berlin. L'Autriche est désireuse de raccorder au plus vite le réseau ferré européen aux lignes construites jusqu'alors par la Turquie, qui avaient eu pour principal résultat d'ouvrir la région au commerce anglais au détriment du commerce de l'Autriche-Hongrie. Les desseins de Vienne sont servis par la Serbie qui, abandonnée par la Russie, tombe sous l'influence de la diplomatie austro-hongroise.

a- La mise sous tutelle ferroviaire de la Serbie

Pour imposer plus facilement ses vues aux pays des Balkans concernés, l'Autriche-Hongrie impose à la Serbie la conclusion de deux conventions.

Par la convention du 8 juillet 1878 Vienne accepte de défendre, lors de la conférence de Berlin, les intérêts de la Serbie moyennant l'engagement par Belgrade de construire dans un délai de trois ans les lignes suivantes : Belgrade-Niš, Niš en direction de Belovo, Niš en direction de la voie ferrée Salonique-Mitrovica. En échange, l'Autriche-Hongrie s'engage à raccorder son réseau à Belgrade dans un délai de trois ans. Les deux gouvernements agiront d'accord afin d'assurer la construction et le raccordement simultané des lignes de jonction bulgares et ottomanes. La construction et l'exploitation de ces lignes seront uniformes, les règlements étant calqués sur ceux de l'Autriche-Hongrie.

La convention du 9 avril 1880, qui fixe le point de jonction entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie à Belgrade et la date de sa mise en service à juin 1883, recommande l'élaboration de tarifs communs entre l'Autriche-Hongrie, la Serbie et les autres pays concernés, insiste sur le caractère international des voies ferrées qui seront construites (deux trains par jour) et, surtout, insiste sur l'urgence de tenir la réunion à quatre prévue par le traité de Berlin.

L'Autriche-Hongrie a fait pression sur la Serbie pour obtenir trois résultats : l'amener à exécuter au plus vite les obligations de Berlin, éviter que la concession des chemins de fer serbes soit accordée à une

société susceptible de porter atteinte aux intérêts de l'Autriche-Hongrie, raccorder enfin les chemins de fer de Serbie avec le réseau de l'Autriche avant qu'ils soient reliés à ceux de Bulgarie et de Turquie.

b- L'imposition des vues autrichiennes aux pays balkaniques

Une fois la Serbie liée, l'Autriche-Hongrie impose ses vues aux deux autres partenaires en les amenant à signer la convention du 9 mai 1883 relative aux chemins de fer entre l'Autriche-Hongrie, la Serbie la Turquie et la Bulgarie (dite « convention à quatre ») qui précise les modalités d'exécution de la liaison entre l'Europe et la Turquie.

- Article 1 : les quatre pays s'engagent à faire construire, raccorder et livrer à l'exploitation le 15 octobre 1886 les lignes suivantes.

- Article 2 : Autriche-Hongrie : Budapest-Semlin (face à Belgrade, à la frontière hungaro-serbe).

- Article 3 : Turquie : (1) Belovo-frontière ottomano-bulgare (en direction de Sofia) ; (2) un embranchement de la voie ferrée Salonique-Mitrovica qui se détachera aux environs de Priština (ou de tout autre point jugé convenable par la Turquie) jusqu'à la frontière ottomano-serbe, suivant le tracé jugé le plus convenable d'un commun accord pour se raccorder à la ligne venant de Niš.

- Article 4 : Serbie : (1) Belgrade-Niš ; (2) Niš-frontière bulgare vers Pirot ; (3) Niš-Vranje en direction de la voie ferrée Salonique-Mitrovica, en un point à déterminer en accord avec la Turquie.

- Article 6 : une commission spéciale déterminera les points de raccordement aux frontières un an au plus tard après la ratification de la convention (1^{er} octobre 1883).

- Article 8 : toutes ces voies ferrées auront des caractéristiques uniformes (écartement 1,436 m, matériel roulant et signaux conformes au système austro-hongrois).

- Article 10 : les tarifs internationaux seront fixés sur la base du principe de la nation la plus favorisée.

- Articles 11 et 12 : seront mises en place des correspondances directes entre Vienne et Budapest d'une part, Constantinople et Salonique de l'autre, ainsi qu'avec les lignes contiguës.

Cette convention à quatre appelle trois observations.

D'une part, les négociateurs ont élargi la mission que leur avait confiée le traité de Berlin en ne se limitant pas à fixer les points de jonction entre les lignes à construire, mais en cherchant à faciliter le trafic entre l'Europe centrale et les Balkans.

D'autre part, les délais de construction fixés sont très courts : en effet, la commission prévue par l'article 6 doit déterminer les points de jonction avant le 1^{er} octobre 1884 et la mise en service des voies ferrées doit intervenir le 15 octobre 1886, soit deux ans après seulement.

Enfin, le choix des points de raccordement ne correspondait pas toujours aux vœux des pays concernés. En effet, la Bulgarie souhaitait que la ligne à construire entre Sofia et Belgrade passe non pas par Piro et Niš, mais par Kustendil et Uskub (Skopje) pour des raisons internes (desservir les mines de charbon de Pernik, situées entre Sofia et Kustendil), économiques (mettre la Bulgarie en communication directe avec Salonique et la mer Égée) et politiques (avoir un accès direct avec la Macédoine, objet de sa propagande nationaliste). La diplomatie viennoise, soutenue par la Serbie, qui prenait ainsi sa revanche sur la Bulgarie, a imposé le tracé Sofia-Niš, plus court, mais qui oblige la Bulgarie à emprunter le territoire serbe pour se rendre en Macédoine et à Salonique. De son côté, la Turquie souhaitait que la liaison avec la Serbie passe par Mitrovica et la vallée de l'Ibar, afin que la longueur de la ligne à construire soit la plus courte possible sur son territoire et que le trafic reste le plus longtemps possible sur les rails turcs (carte n° 3). Mais elle a dû opérer une double retraite en acceptant que le point de contact avec le réseau serbe soit établi à Vranje (sur la Morava et non sur l'Ibar) et que le point de raccordement avec la ligne Salonique-Mitrovica soit situé non pas à Priština mais à Uskub. Dans les deux cas, Sofia-Piro-Niš et Niš-Vranje-Uskub, la diplomatie viennoise avait réussi à imposer le trajet le plus court.

B. La construction des raccordements

L'achèvement de la liaison entre l'Europe et la Turquie nécessitait la construction de plus de 600 km de voies ferrées entre Belgrade et Constantinople/Salonique (carte n° 4)

En Hongrie

La construction de la ligne Budapest-Szabadka (Subotica)-Ujvidek (Novi Sad)-Semlin (Zemun), en face de Belgrade, était pratiquement terminée lorsque la convention à quatre a été signée, sa mise en service étant intervenue en décembre 1883. L'achèvement du pont sur la Save, entre Semlin et Belgrade, le 1^{er} août 1884, a permis l'ouverture de la première section internationale de cet axe le 15 septembre 1884.

En Serbie

La Serbie devait construire la ligne Belgrade-Niš-Vranje en direction de Skopje et l'embranchement Niš-Pirot-Tsaribrod en direction de Sofia. Elle avait déjà entrepris la construction de la première ligne avant la conclusion de la convention à quatre. Une tentative d'adjudication ayant échoué, l'Union générale, représentée par M. Bontoux, avait proposé au gouvernement une offre complète pour toute l'opération (emprunt, construction, exploitation). L'octroi de ce marché de gré à gré a été aussitôt contesté par l'opposition : débats acharnés à la Skupstina, le parlement de Serbie, tentatives de corruption de la part du gouvernement, démission collective des députés de l'opposition, campagnes de presse. Finalement la Skupstina a approuvé le 4 avril la convention signée avec l'Union générale en février 1881 pour la construction de Belgrade-Niš-Vranje (363 km)²⁵.

La construction a commencé par la mise en place d'une ligne de service, reliant Velika Plana, située sur le tracé de la future ligne, à Smederevo. Ce port sur le Danube permettait de réceptionner les matériaux acheminés depuis l'Autriche-Hongrie par la voie ferrée aboutissant au port de Bazias, situé en aval. Mais, au début de 1882, l'Union générale fait faillite. En avril, la concession est reprise par le Comptoir national d'escompte de Paris, qui achève les travaux²⁶. Le 4 septembre 1884, donc quelques jours après la liaison Budapest-Belgrade, la ligne Belgrade-Niš (244 km) est inaugurée. La guerre qui survient entre septembre et décembre 1885 entre la Serbie et la Bulgarie ralentit la construction de Niš-Vranje et de Niš-Pirot-Tsarigrad. La section Niš-Vranje (122 km) est achevée en septembre 1886. Mais il faudra attendre encore deux ans pour que le tronçon que la Turquie devait construire jusqu'à Skopje soit mis en service. La construction de la section Niš-Pirot-Tsarigrad (93,362 km) fait l'objet d'un contrat signé avec la compagnie de construction et d'exploitation des chemins de fer de Serbie en mars 1885. Elle est achevée en septembre 1887 jusqu'à la frontière. Mais il faudra attendre août 1888 pour que la Bulgarie achève le tronçon au-delà de la frontière²⁷.

25- ARNAOUTOVITCH, *op. cit.*, p. 68-86.

26- *Ibid.*, p. 95-101. C'est ce que l'a appelé en Serbie « l'affaire Bontoux ».

27- *Ibid.*, p. 130-136.

En Bulgarie

La Bulgarie devait construire, à l'origine, c'est-à-dire lors de la signature de la convention à quatre, le tronçon Tsaribrod (frontière serbe)-Sofia-Vakarel (frontière avec la Roumélie restée sous suzeraineté turque), soit 114 km. Ce projet a suscité un grand débat politique opposant d'un côté les généraux et les ministres favorables aux intérêts russes (les ministres des affaires étrangères et de la défense étaient d'ailleurs russes) qui préconisaient la construction de cette voie ferrée par des pionniers de l'armée et par des corvées locales, comme ils l'avaient vu faire en Asie russe, et de l'autre côté des entrepreneurs bulgares, soutenus par le prince Alexandre, qui luttaient contre une influence excessive de la Russie. Finalement, l'adjudication de cette ligne à une entreprise bulgare fut, en partie, la cause d'une brouille entre la Bulgarie et la Russie²⁸. En novembre 1887, la section Sofia-Vakarel était mise en service et, le 5 juillet 1888, le tronçon reliant Sofia à la frontière serbe, où l'attendait depuis septembre 1887 la ligne venant de Niš.

En Turquie

La Turquie devait construire deux tronçons, le premier reliant Uskub (Skopje) à la frontière serbe, en territoire turc, le second entre Belovo, terminus du réseau des chemins de fer orientaux, et Vakarel, en Roumélie orientale. La construction du tronçon Skopje-frontière serbe (85,109 km) qui franchit le seuil de Preševo séparant les bassins de la Morava et du Vardar (459 m), a été confiée par la Société ottomane des raccordements à l'entreprise Vitali. Les travaux, commencés en 1885, ont été achevés en juin 1887. Mais des difficultés ont retardé l'ouverture officielle, alors que les Serbes avaient, de leur côté, achevé les travaux dès septembre 1886. L'inauguration de cette seconde section de la ligne internationale le 19 mai 1888 permit de relier directement l'Europe à Salonique²⁹.

Le tronçon Vakarel-Belovo (46,287 km) se trouvait, lorsque la convention à quatre a été conclue, sur le territoire de la Roumélie orientale, restée sous suzeraineté ottomane. En 1885, le gouvernement ottoman concède l'exploitation de ce tronçon au groupe financier du Comptoir d'escompte et de la Banque ottomane, qui confie lui-même la construction et l'exploitation à la même entreprise Vitali. Aussitôt, le baron Hirsch s'y oppose, faisant valoir que le contrat de 1872 donnait

28- BOUSQUET, *op. cit.*, p. 9.

29- ARNAOUTOVITCH, *op. cit.*, p. 135.

à la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux le droit d'exploiter toutes les lignes de la Turquie d'Europe³⁰. Mais la Bulgarie, qui avait en 1885 annexé la Roumélie orientale et qui avait décidé d'exploiter son réseau en régie, réclame l'exploitation de cette ligne pour le cas où elle ne serait pas donnée à la Compagnie des chemins de fer orientaux. La Bulgarie s'opposait à l'exploitation par la société Vitali, ne souhaitant pas voir une troisième compagnie exploiter sur son territoire les 364 km allant de la frontière serbe à la frontière turque. La société Vitali, qui ne disposait pas de matériel roulant, était prête à céder son droit d'exploitation. Refus du baron Hirsch. La situation était bloquée. Cette ligne, dont la construction était pratiquement achevée en 1887, a alors été laissée à l'abandon ; les habitants volaient les pierres taillées, des brigands ont même enlevé quatre employés de la compagnie. Le 8 juillet 1888, le gouvernement bulgare s'empare de la ligne en faisant valoir que le reste de la section internationale, Tsaribrod-Vakarel, était prêt depuis novembre de l'année précédente et qu'il lui appartenait d'assurer la sécurité publique³¹. L'inauguration de ce dernier tronçon, les 12 et 13 août 1888, a ouvert la voie au trafic international entre Vienne/Budapest et Istanbul. Mais, pour marquer son mécontentement devant le coup de force de la Bulgarie, le sultan Abdul Hamid a décommandé au dernier moment les préparatifs de la réception qui était prévue à Istanbul.

Finalement, le voyageur qui, parti de Paris ou de Vienne, se dirige vers Istanbul, voyage de Belgrade à la frontière bulgare sur les rails de la compagnie d'État des chemins de fer serbes. « Il pénètre à Tzaribrod sur le réseau de l'État bulgare. Jusqu'à Vakarel, il suit une voie construite et exploitée par l'État bulgare. De Vakarel à Belovo, il suit une ligne construite au compte du gouvernement turc par une société Vitali et donnée en location à l'État bulgare par le gouvernement turc, mais comprise dans le réseau d'exploitation de la compagnie des Orientaux. À Belovo, il pénètre cette fois décidément sur le réseau des Orientaux » jusqu'à Istanbul³².

30- BOUSQUET, *op. cit.*, p. 32-33.

31- Léon LAMOUCHE, *La Bulgarie dans le passé et le présent, étude historique, ethnographique, statistique et militaire*, Paris, L. Baudoin, 1892, xx-520 p., carte ; ARNAOUTOVITCH, *op. cit.*, p. 137-138.

32- BOUSQUET, *op. cit.*, p. 37.

Ce n'est donc qu'à la suite d'une intense activité diplomatique que l'on a pu se rendre directement par train, sans rupture de charge, de Paris à Istanbul. Auparavant, l'*Express d'Orient*, créé en 1883, passant par Budapest et Bucarest, nécessitait la traversée du Danube par ferry entre Giurgiu et Ruse et un parcours en bateau de Varna à Constantinople, ce qui demandait plus de 80 heures. Désormais, avec l'*Express d'Orient*, mis aussitôt en service de Paris à Constantinople, il ne fallait plus que 67 heures 30 pour parcourir 3 186 km.

La réalisation de cet axe a mobilisé tous les efforts des pays balkaniques puisque, jusqu'en 1888, aucune autre voie ferrée n'a été construite, à l'exception d'une courte antenne en Serbie (Lapovo-Kragujevac) et du réseau à voie étroite que les Autrichiens se sont empressés d'édifier en Bosnie-Herzégovine (carte n° 4).

Après avoir erré de Vidin à la pointe extrême de la Bosnie-Herzégovine, le point de jonction a finalement été fixé à Belgrade. La géographie a imposé à la diplomatie l'axe Morava-Vardar, qui constitue la voie la plus directe d'accès aux Balkans.