russes, serbes et français¹, s'est formée, avec l'appui de la Banque ottomane, pour étudier les tracés dans toute la partie à construire en territoire ottoman ; des pourparlers ont été entamés entre les Etats intéressés. La Russie a adopté le projet pour y chercher à la fois une revanche et une compensation. La France s'y est déclarée favorable, et enfin l'Autriche et l'Allemagne n'y font point d'opposition ouverte. Le Cabinet de Vienne, qui proclame que sa politique est préoccupée avant tout d'intérêts économiques, n'a aucune raison à faire valoir contre le chemin de fer Danube-Adriatique. Mais n'y a-t-il pas bien des manières de ne pas s'opposer à un projet ? Il ne sera pas difficile aux représentants de l'Autriche auprès d'Abd-ul-Hamid de laisser deviner que leur gouvernement verrait sans trop de déplaisir l'ajournement du projet. On peut craindre que la Turquie ne se montre pas très empressée à accorder un chemin de fer qu'il faudrait tracer à travers un pays difficile, peu sûr, dont elle ne tirerait que de faibles avantages et pour lequel on lui demande une onéreuse garantie d'intérêts² : on n'est pas sans se rendre compte, à la Sublime Porte, que le projet favorise les intérêts de la Serbie et ceux de l'Italie ou du Montenegro, beaucoup plus que ceux de l'Empire ottoman ; car la ligne traversera des régions montagneuses, peu riches et, au point de vue militaire, elle ne facilitera guère ni la mobilisation, ni les opérations éventuelles de l'armée turque. Il faudra donc l'inter-

1. Les éléments français auraient 45 pour 100, les italiens 35, les russes et les serbes 20. Dans la société du port d'Antivari les italiens auraient 50 pour 100.

2. On calcule que la ligne, depuis la frontière serbe jusqu'à la mer Adriatique, coûterait environ 50 millions de francs ; de Nisch à San Giovanni di Medua on compterait 400 kilomètres dont une partie en territoire serbe.