

francs par an, somme considérable dans un pays dont le budget total ne se monte guère qu'à 300 millions de francs : c'était donc, pour l'Europe, une nécessité évidente, un acte de justice stricte, si elle exigeait des réformes, d'en assurer les moyens et de verser, sous forme d'accroissement des droits de douane, une subvention indirecte au budget de la Macédoine. Les puissances comprenaient qu'elles ne pourraient pas éviter d'entrer dans cette voie ; mais, avant de céder, elles saisirent l'occasion de demander des avantages nouveaux. La Grande-Bretagne, si ardente à réclamer des réformes, se montra particulièrement récalcitrante quand il fut question de majorer les droits de douane : elle déclara que ses nationaux faisant 60 pour 100 du commerce total de l'empire ottoman, elle avait besoin d'étudier à loisir une question qui l'atteignait si directement. La plupart des grandes puissances cherchèrent à profiter de la détresse financière de la Turquie pour se faire donner des avantages supplémentaires. Les Anglais obtinrent la prolongation jusqu'en 1940 de la concession du chemin de fer Smyrne-Aïdin et la concession de deux petits embranchements atteignant les lacs de Bourdour et d'Egerdir. Les Allemands de leur côté cherchèrent à lier la question du 3 pour 100 à celle du chemin de fer d'Asie Mineure en demandant qu'une partie du revenu supplémentaire fût affectée à une garantie d'intérêts permettant d'entreprendre un nouveau tronçon.

Les négociations furent longues. L'Angleterre, soutenue par toutes les puissances commerçantes, subordonnait son consentement à l'amélioration du service des douanes ; elle demandait un meilleur traitement pour les échantillons, plus de soins dans les analyses en douane et l'installation de bâtiments