

deur des croyants au cœur de l'Arabie, conduira aussi les saints hadjis vers la ville du Prophète; l'ambition dominatrice se couvre ici d'une pieuse intention, ou plutôt c'est la méthode personnelle du sultan Abd-ul-Hamid qui se révèle dans ces efforts pour reconstituer, au profit de la Turquie, les éléments d'une politique panislamique. Dans cet empire ottoman où les réformes n'aboutissent guère et où lenteur et temporisation sont les maximes favorites du gouvernement, on a pu voir le chemin de fer de Damas à la Mecque poussé avec une extraordinaire célérité, exécuté, presque sans concours étrangers, sous la direction et par les soins du génie militaire ottoman, et payé avec les ressources de l'empire, les réserves du trésor du Sultan et le produit d'une souscription nationale patronnée par les chefs religieux en même temps que par les fonctionnaires. La voie a dépassé Maân, à l'est des ruines de l'ancienne Petra, à 459 kilomètres de Damas; de là, elle gagne directement Medaouara, tandis qu'un embranchement, dont le tracé est déjà préparé, ira chercher sur la Mer-Rouge, à Akaba, les pèlerins venus d'Égypte et de l'Islam occidental. Les travaux d'art sont presque achevés jusqu'à Médine; ils se poursuivent sous la surveillance de 4.000 à 5.000 nizams. Au mois de septembre prochain (1908) la ligne sera achevée jusqu'à Médine où la gare est déjà construite. Mais le tronçon qui doit relier les deux villes saintes, La Mecque et Médine, sera plus malaisé à mener à bien à cause de l'opposition armée des tribus arabes du voisinage dont le chemin de fer ruinerait l'industrie nationale, la conduite et le pillage des caravanes, et menacerait le particularisme. L'achèvement du chemin de fer pourrait être le signal d'une recrudescence des insurrections arabes; car il sera, entre les mains des Turcs, un merveilleux