

dans la Mer-Noire, sous le contrôle de l'Angleterre. L'intérêt anglais, dans la question d'Orient, est bien réellement, comme Nicolas l'avait très bien vu, en Egypte et dans la domination de la Méditerranée orientale, ou plutôt, comme l'avait dit sir George Hamilton Seymour, dans l'usage libre et assuré des routes de l'Inde. L'Inde, c'est la fortune de l'Angleterre, la condition et le signe de sa domination maritime et économique; c'est, tel que Disraëli et ses successeurs l'ont conçu, l'Empire. Avant comme depuis l'ouverture du canal de Suez, un Etat fort qui dominerait Constantinople et les Dardanelles, qui aurait le libre débouché sur la mer Egée, ou qui, maître des routes du Caucase, descendrait, par l'Arménie ou la Perse, vers la Mésopotamie et le golfe Persique, serait une menace permanente pour les routes terrestres ou maritimes de l'Inde et du commerce oriental. Les déserts qui entourent l'Egypte ne sont pas, pour le canal de Suez, une protection suffisante. Depuis Cambyse et Alexandre, nombreux sont les conquérants qui, venant d'Asie, ont attaqué et conquis l'Egypte par terre. Partie du Nil, l'armée de Bonaparte a envahi la Syrie; celle d'Ibrahim a menacé deux fois Constantinople¹. Le désert n'est donc pas une barrière: possible, au temps où la redoutaient sir Hamilton Seymour ou Disraëli, une expédition de ce genre serait aujourd'hui facilitée par les chemins de fer qui traversent une partie de l'Asie Mineure et de la Syrie et par l'appui qu'elle pourrait trouver parmi les populations arméniennes et arabes². Il importait donc

1. Ibrahim, fils de Méhémet-Ali, est vainqueur à Konieh le 21 décembre 1832; son avant-garde atteignait le Bosphore quand l'Europe lui imposa la convention de Kutayeh. Dans une seconde guerre Ibrahim est vainqueur à Nezib (24 juin 1839) et n'est arrêté que par l'Europe.

2. Voyez ci-dessous chapitre VIII.