

ruines amoncelées de tant d'empires, — alluvion des siècles qui recouvre l'alluvion des eaux, — la locomotive apportera la paix, l'ordre et le travail, avec lesquels renaîtra la prospérité; les années aidant, les populations pulluleront, des cités superbes s'élèveront de nouveau là où furent Ninive et Babylone, Séleucie et Ctésiphon, Bagdad et Mossoul.

La question du chemin de fer de Bagdad a donné lieu dans ces derniers temps, pour ne parler que de la France, à de trop importantes publications pour qu'il soit nécessaire de reprendre la question, soit au point de vue politique, soit au point de vue économique. Le livre de M. Victor Bérard¹, l'un des meilleurs qu'il ait écrits, donne sur cet important sujet tous les renseignements souhaitables; ses conclusions sont, sur la plupart des points, les nôtres; nous nous bornerons donc à quelques rapides observations d'ordre général.

On s'est parfois représenté le chemin de fer de Bagdad, prolongeant le réseau anatolien, comme destiné à devenir, entre les mains des Allemands, un instrument de domination politique; on a décrit, par avance, le flot de l'émigration germanique débordant sur l'Asie Mineure et la Mésopotamie pour y créer une riche colonie que la force des armes, un jour ou l'autre, relierait directement à la mère patrie. Observons cependant que la ligne, même si elle était entièrement construite avec des capitaux allemands, même si les Allemands en avaient seuls la direction et l'administration, ne serait pas encore pour cela

1. *Le Sultan, l'Islam et les Puissances* (Constantinople, La Mecque, Bagdad (Arm. Colin, 1907, in-12). Voyez aussi André Chéradame : *Le chemin de fer de Bagdad* (Plon, 1903, in-12). Un article de M. Paul Imbert dans la *Revue des Deux Mondes* du 1^{er} avril 1907. — René Henry : *Des monts de Bohême au golfe Persique* (Plon, 1908, in-12.)