

au cours inférieur du grand fleuve, puis à ses embouchures.

Peu à peu, en effet, l'Autriche-Hongrie, devenue maîtresse du Danube *supérieur*, a cherché à remplacer sur le fleuve *inférieur* le contrôle européen, par un syndicat de délégués riverains, sous l'autorité d'un délégué autrichien, qui aurait eu droit de présidence et une voix décisive en cas de partage. Ainsi l'Autriche, non riveraine du Danube inférieur, a dominé la vallée du fleuve en aval des Portes de Fer, aux dépens des riverains et du contrôle européen. Sur la route danubienne, le roi Ferdinand de Bulgarie ne s'était plus réservé qu'une livrée de portier allemand.

De son côté, l'Allemagne, dès 1910, avait déposé sur le bureau du Reichstag une proposition tendant à abolir le régime de la liberté de la navigation sur ses fleuves et sur les fleuves internationaux, en y substituant un *régime de péage*. Aux termes de cette proposition, le gouvernement allemand devenait libre de créer des péages sur l'Elbe comme sur le Rhin, et cela, au mépris de la convention passée en 1861 entre les Etats allemands, la France, l'Angleterre et la Russie, convention assurant le libre accès de l'Elbe.

« Que vient faire ici le droit public ? » disait déjà au Congrès de Vienne un des deux représentants du roi de Prusse, Guillaume de Humboldt. Et, quand, en 1917, les premiers coups de canon résonnèrent sur le Danube, Rohbach, l'un des principaux publicistes de la plus grande Allemagne, écrivit :

« L'enjeu est la grande voie qui se dirige vers l'Asie
« Mineure et de là vers l'Inde et l'Extrême-Orient. L'Alle-
« magne veut se frayer une voie libre de la mer du Nord
« à la mer des Indes, à travers les Balkans par la Corne
« d'Or. Si les Français, les Anglais et les Russes réussissent