

la disposition du territoire dont il est le débouché naturel, ne ferait autre chose que d'harmoniser, de la façon techniquement et économiquement la plus profitable, son propre intérêt avec celui de sa clientèle, sans mettre en mouvement des influences et des dépendances politiques contraires au jeu de l'intérêt commun. L'Italie pourrait garantir à ces différents Etats des priviléges spéciaux: point franc et zones franches, enclos réservé dans les magasins généraux, môles nationaux, tarifs préférentiels pour les opérations portuaires, marchés spéciaux; accords pour des tarifs cumulatifs dans les transports par chemin de fer et par mer, traités pour les services d'émigration, etc. L'Italie pourrait être sûre d'agir ainsi dans l'intérêt de ses propres ports dont la vie par le fait même de leur fonction est étroitement liée à la vie des Etats de l'intérieur. A Trieste et à Fiume devront aboutir les territoires allemands, soit de l'Allemagne proprement dite, soit de l'Autriche allemande, les pays tchécoslovaques, les pays yougo-slaves (slovènes et croates) et la Hongrie. D'où découle clairement la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité qu'une souveraineté autre que celle de l'Italie, étrangère et supérieure aux compétitions inévitables, de caractère politique et économique, entre ces différents Etats, puisse leur garantir des débouchés communs dans la mer sous un régime techniquement impartial et objectif, tel que l'exige l'exploitation rapide et bon marché de ces mêmes ports, des chemins de fer et des lignes de navigation qui devront y aboutir. Pour ce qui concerne plus particulièrement Fiume, l'on ne peut guère soutenir que ce port doive être réservé aux exigences économiques de la Croatie. Le trafic de la Croatie n'entre en ligne de compte, pour ce qui concerne le mouvement d'ensemble du port de Fiume (importations et exportations), que dans la mesure du 7 p. 100. Tout le reste a rapport à d'autres pays de l'intérieur et plus largement qu'aux autres à la Hongrie. Le trafic d'ensemble de la Croatie, de la Slavonie, de la Dalmatie, de la Bosnie et de l'Herzégovine s'acheminait par la voie de Fiume seulement dans la proportion du 13 p. 100, tandis que tout le reste était canalisé vers les ports de la Dalmatie méridionale. Les services maritimes dans le port de Fiume qui était jusqu'ici le fait d'une société subventionnée par l'Etat hongrois, ne pourrait pas passer à un nouvel Etat qui apporte à la ville une partie si exiguë de son propre trafic, qui aura des besoins tellement plus urgents et qui ne sera préparé d'aucune façon à une tel rôle. Encore une fois, seul un grand Etat maritime comme l'Italie, riche de traditions, de moyens, de relations, d'expérience, pourra aider Fiume à remplir sa mis-