

chest Les produits agricoles de Sivas et de Diarbékir ne pourront plus être ralis par les agents de Berlin et de Vienne; le jour approche où, coupée en deux, la ligne de Bagdad racherminera plus vers Constantinople les wagons remplis de coton que doivent fournir à l'Allemagne les plaines irriguées de Konia, d'Adana ou de Mersina. Le vice-roi du Caucase vient de concéder à un syndicat russe le droit d'exploiter tous les gisements miniers de l'Asie-Mineure!

Sans doute l'Allemagne essaiera d'amoindrir devant l'opinion la gravité de son échec en Asie; elle n'arrivera pas à effacer des mémoires l'aveu fait en juillet dernier par le théoricien officiel de son impérialisme, Paul Rohrbach :

« Qu'advient-il si les alliés se partagent le territoire situé entre le Bosphore et le golfe Persique et entre le canal de Suez et le mont Ararat ou si nous y perdons toute notre influence? La réponse est nette : ce serait la fin de l'Allemagne dans la politique mondiale, notre exclusion des rangs des puissances de premier ordre. L'empire ottoman s'étend aujourd'hui sur des régions dont l'importance dans l'économie internationale et dans la politique mondiale grandit au fur et à mesure de leur mise en valeur... Quiconque est rejeté de là-bas perd tout son rôle international. L'Allemagne est au tournant de son histoire. » (*Das Grössere Deutschland*, n° 31 de 1915.)

Enfin, l'Arménie est un débouché très appréciable pour le commerce austro-allemand. Autrefois, Manchester, Moscou et Marseille se le partageaient. Mais depuis la construction du chemin de fer d'Anatolie, les Allemands et les Autrichiens ont établi à Angora une forte base pour leur négoce et se répandent en Arménie, refoulant partout le concurrent. Le trafic d'Erzeroum, de Samsoun et de Trébizonde devient, d'année en année, plus important : alors que les marchandises de coton et de laine, flanelle et vêtements de confection, confiserie, fer et quincaillerie trouvent des acheteurs empressés, la participation russe déclina toujours, même dans l'importation de certaines denrées qui, autrefois, étaient le monopole de son commerce. Le Lloyd autrichien facilitant l'écoulement des sucres autrichiens par des frets réduits et des primes annuelles et d'autres avantages incontestables, la Russie n'importe plus en Turquie que du sucre sablé en quantités de moins en moins grandes. De même son alcool est refoulé par le produit autrichien.

Là encore, la conquête russe ouvre des perspectives nouvelles au commerce de l'empire. Dans l'Arménie réorganisée, englobée dans la zone douanière intérieure, les marchandises russes pourront soutenir la concurrence allemande et même l'écartier complètement.

L'enjeu de la campagne d'Arménie est gros : l'Allemagne risque de perdre au profit de la Russie tous les avantages que son commerce, uni étroitement à la diplomatie, a su se procurer dans les trente dernières années. — *Max Hoeschler*.

P.-S. — Au sujet de notre précédent article consacré à la question d'Alexandrette, nous avons reçu quelques lettres qui nous reprochent d'avoir oublié de tenir compte des intérêts français et autres en Asie-Mineure.

Nous tenons à déclarer à nos correspondants que l'exposé que nous avons fait n'a nullement le caractère d'un point de vue personnel : c'est simplement et uniquement le rappel en quelque sorte historique de la politique d'expansion russe. Nous avons eu pour objectif principal de montrer un aspect peu connu de la rivalité germano-slave. — *M. H.*

Les intérêts de la Russie et la conquête de l'Asie-Mineure

La défense des marchés de Perse. — Le chemin de fer de Bagdad et le danger de l'accord de Potsdam. — L'importance économique de l'Arménie. — Les convoitises allemandes et la mise en valeur des richesses de l'Asie-Mineure.

Les succès des troupes du général Youdenitch, vainqueur d'Erzeroum, auront, entre autres effets, au point de vue économique, de consolider la situation de la Russie sur le marché persan et d'éliminer définitivement la concurrence allemande. Non pas que cette concurrence se soit manifestée jusqu'à présent d'une façon très inquiétante : l'analyse des statistiques fait voir que la Russie a une part prépondérante dans les échanges commerciaux de la Perse (62,8 0/0), distançant de loin l'Angleterre (20,8 0/0) et laissant complètement dans l'ombre l'Allemagne, qui n'atteint que quelque 2,4 0/0.

La Perse est un débouché unique pour les manufactures de toute sorte, les tissus, les articles en fer, en même temps que pour le pétrole, le sucre, les bois russes. Mais la Russie appréhende l'avenir.

Jusqu'à présent elle a pu conserver sa suprématie grâce à une habile politique de transports. Deux routes commerciales (sans compter celle des mers) permettent aux marchandises de l'Europe septentrionale de pénétrer en Perse; l'une traverse l'Arménie : c'est celle de Trébizonde à Téhéran par Tauris que, depuis des siècles sillonnent les caravanes; l'autre ne quitte pas le territoire russe jusqu'à la frontière de Perse : de Bakou elle passe par Enzeli et Recht pour aboutir également à Téhéran.

Mais il faut deux mois et demi aux marchandises pour parcourir les 1.760 kilomètres qui séparent la capitale persane des grands entrepôts de Trébizonde; alors qu'elles arrivent en deux se-



maines à Enzeli, sur la mer Caspienne où les bateaux les attendent pour les déposer à la station du chemin de fer de Bakou. Il en résulte pour les produits empruntant la seconde voie une économie de frais de transports variant de 1 rouble 30 à 4 roubles par poud.

Or la Russie, voulant se réserver une situation aussi avantageuse, interdit le transit par le Caucase des produits étrangers; la route la plus courte et la plus économique qui mène de l'Europe du nord en Perse est donc assurée à ses propres marchandises. On a bien l'impression que c'est à cette politique que l'empire slave doit son quasi-monopole en Perse, car à chaque fois qu'il ouvrit au commerce international la route du Caucase, en 1821, 1831 et 1881, il constata l'invasion des marchés persans par les produits de l'Europe occidentale et le refoulement des produits russes, si bien qu'en 1883 les marchands de Moscou imposèrent au gouvernement l'interdiction définitive du transit.

On peut critiquer ce régime, atténué d'ailleurs depuis 1904 par l'introduction du service des colis-postaux entre la Perse et l'étranger; toujours est-il que sur le commerce russe il a exercé tous les effets voulus par la Russie. Se partageant avec l'Angleterre, en vertu d'un accord connu, l'influence sur la Perse, elle pouvait, semblait-il, être assurée de son développement continu sur ce marché important entre tous. L'avènement, en Asie-Mineure, de l'Allemagne, avec son chemin de fer de pénétration économique, modifia toutes les anciennes conditions et fit surgir devant le commerce russe un danger redoutable.

On a beaucoup parlé du chemin de fer de Bagdad et des possibilités de la contrée privilégiée qu'il parcourt. Il y a cependant un aspect de cette entreprise germanique que l'on néglige ordinairement. En attendant de redevenir la capitale d'une Mésopotamie rénovée, Bagdad est et restera le grand centre du transit qui se fait pour la Perse : il est situé sur la route historique Bassorah-Kermanchah-Hamadan et Téhéran, par laquelle on pénètre sur le plateau d'Iran, du côté sud. Elle n'a jamais pu constituer une concurrence sérieuse à celle du Caucase, car le trajet dure environ deux mois; néanmoins, le transit par Bagdad s'élevait, avant la guerre, à plus de 40 millions de francs.

Le chemin de fer de Bagdad, dans son tracé primitif, ne semblait pas apporter des modifications essentielles à l'état de choses consacré par les siècles. De Bagdad à la frontière persane, les caravanes mettent cinq à six jours, et on peut calculer que le transport d'une tonne de marchandises par le chemin de fer de Berlin à Bagdad reviendra trois fois plus cher que par la voie des mers, de Hambourg au golfe Persique.

Mais, convoitant le marché persan, l'Allemagne a trouvé un moyen ingénieux de tourner la difficulté; elle a conçu le plan de pousser le rail de Bagdad vers la ville de Khanikine sur la frontière persane et de là à Téhéran.

Supposons ces deux tronçons construits. Qu'advient-il? Tout simplement ceci : la route de Bagdad à Téhéran, longue de 800 kilomètres, permettra d'amener les marchandises arrivées par les bateaux allemands dans le golfe Persique en six ou sept jours : le prix du transport, au lieu de 3 roubles tombera à 90 kopecks par poud.

On pourrait plus rapidement, et à moins de frais, transporter les marchandises de Hambourg au golfe Persique et de là par le chemin de fer de Bagdad à Téhéran, que par le Caucase; les marchandises russes seraient alors refoulées des marchés persans, car elles ne peuvent pas lutter contre la concurrence des produits étrangers moins chers.

Or l'Allemagne a réussi à persuader la Russie d'adhérer à ce projet. Par l'accord de Potsdam de 1911, la Russie a gravement compromis ses intérêts en Asie-Mineure, en donnant son consentement à la construction par l'Allemagne de la voie ferrée Bagdad-Khanikine et en s'engageant de son côté à relier Khanikine à Téhéran. Grande fut la stupeur du commerce russe en apprenant les clauses de cet accord de Potsdam, et depuis il appréhende le moment fatal où, les chemins de fer achevés, les Allemands envahiraient les marchés de Perse et embarqueraient sur les bateaux du Lloyd de Brême ou de la Hamburg-Amerika le coton qui, autrefois, venait le chemin de Lodz.

La guerre a interrompu la construction du chemin de fer de Bagdad, et aujourd'hui, le commerce russe salue avec enthousiasme les troupes du grand-duc qui le délivrent d'un cauchemar. La Perse échappe à la mainmise rêvée par la Dresdner-Bank dès 1907, et reste partagée en deux zones d'influence entre la Russie et l'Angleterre : telle est la première conséquence immédiate de la conquête de l'Asie-Mineure.

Mais l'Arménie, outre le rôle d'intermédiaire, a une importance de tout premier ordre par elle-même.

C'est là où l'Allemagne comptait s'approvisionner en matières premières qui lui sont défaut. L'avance russe rend maintenant illusoire la jonction Recht-Constantinople et le rétablissement de la voie ferrée de Bagdad. Finis les espoirs de se munir de manganèse, de chrome, de plomb et de cuivre dont les vilayets de l'Arménie sont si ri-