

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

45 | 2014
Regards sur le XXe siècle

Dalmatie : l'impossible désenclavement

The impossible railway opening up of Dalmatia (1860-1914)

Henry Jacolin



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2140>
DOI : 10.4000/rhcf.2140

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 2 avril 2014
Pagination : 145-165
ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Henry Jacolin, « Dalmatie : l'impossible désenclavement », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 45 | 2014, mis en ligne le 17 juin 2015, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2140> ; DOI : 10.4000/rhcf.2140

Tous droits réservés

Dalmatie : l'impossible désenclavement

Confiée à l'Autriche-Hongrie par le traité de Vienne en 1815, la Dalmatie était un territoire qui s'enfonçait, comme un doigt de plus en plus étroit, entre l'Adriatique et la Bosnie-Herzégovine, alors occupée par l'Empire ottoman. Elle était déjà passée sous le contrôle de l'Autriche-Hongrie lors de la chute de Venise en 1797, avant d'être cédée à la France en 1805. En réunissant Raguse (Dubrovnik) et les Bouches de Kotor à la Dalmatie, Napoléon avait en effet créé les provinces illyriennes « afin de contrecarrer par une route terrestre le blocus anglais des voies de la Méditerranée »¹. C'est pour encercler par le Sud la Bosnie-Herzégovine, pointe avancée de l'Empire turc en Europe, que l'Autriche-Hongrie avait tenu à récupérer cette province et la formidable base marine que constituaient les Bouches de Kotor (Bocche di Cattaro en italien, Boka Kotorska en serbo-croate). Disputée entre l'Autriche et la Hongrie lors du compromis de 1867, la Dalmatie revint finalement à l'Autriche. Elle constituait cependant un cas unique : c'était la seule province qui était géographiquement séparée de la Cisleithanie (Autriche) par une province appartenant à la Transleithanie (Hongrie), la Croatie-Slavonie, qui s'étend sur la rive orientale du golfe du Kvarner, de Fiume (Rijeka) au canal du Velebit.

1- Georges CASTELLAN, *Histoire des Balkans*, Paris, Fayard, 1991, p. 228.

La construction d'un réseau ferré n'apparut pas comme une priorité dans cette province comme on l'a dit étirée, étroite, jalonnée de ports actifs, Zadar (Zara), Šibenik (Sebenico), Split (Spalato), Metković, Dubrovnik (Raguse), Kotor, qui drainaient vers Fiume et surtout Trieste ses produits, notamment le vin (un quart de la production de l'Autriche-Hongrie) et importaient d'Odessa les céréales dont manquait la Dalmatie. Mais les Dalmates, commerçants avisés, comprirent vite l'intérêt de disposer d'un réseau ferré pour désenclaver leur province.

Ils allaient toutefois se heurter, pour construire ce réseau ferré, à l'obstacle que constituait l'Empire ottoman, qui a contrôlé la Bosnie-Herzégovine jusqu'en 1878, et au barrage que représentait la rivalité entre l'Autriche et la Hongrie, qui souhaitaient chacune contrôler les accès ferroviaires de la nouvelle province. Si bien qu'aucun des nombreux projets échafaudés jusqu'à la Première Guerre mondiale pour relier le petit réseau construit en Dalmatie à la Bosnie-Herzégovine, d'une part, à la Croatie, d'autre part, n'a vu le jour et que la Dalmatie est restée, du point de vue ferroviaire, enclavée.

De l'obstacle turc au barrage austro-hongrois

Alors que pas une seule voie ferrée n'avait encore été construite ni même projetée en Croatie, plusieurs projets virent le jour en Dalmatie. Tous visaient à relier la Dalmatie à la Bosnie-Herzégovine contrôlée par les Turcs, aucun à l'Autriche en passant à travers la Croatie.

Relier la Dalmatie à la Bosnie ou à la Croatie ?

Le premier projet, rendu public en 1846, proposait de relier les principaux ports de Dalmatie à la Bosnie-Herzégovine (fig.1). Le trajet proposé était le suivant : en territoire dalmate, Split - Dicmo - Sinj - Bjeli Breg, avec des antennes de Sinj à Zadar *via* la vallée de la Cetina, Drniš et Benkovac ; de Drniš au port de Šibenik pour l'exportation du charbon de Siverić (près de Drniš) ; en Bosnie, Livno - Kupres - Bugojno avec des antennes de Livno à Mostar, Stolac, Trebinje et Dubrovnik. En 1856, Franjo de Borelli, comte de Vran, publie sous le titre *Notes sur l'usage et la valeur d'un chemin de fer Danube - Adriatique* un projet de voie ferrée visant à relier Belgrade à Sarajevo avec des antennes d'un côté vers Split, de l'autre vers la vallée de la Neretva. Ce projet est soutenu par la chambre de commerce de Split². Comme l'écrit Zvonimir

2- Davorin DESSELBRUNNER, « Pregled razvitka željeznica u Hrvatskoj » [Aperçu sur le développement des chemins de fer en Croatie], in *Gradevni Godišnjak 2001/2002* [L'Annuaire de la construction 2001/2002], s.l., s.n., p. 145.

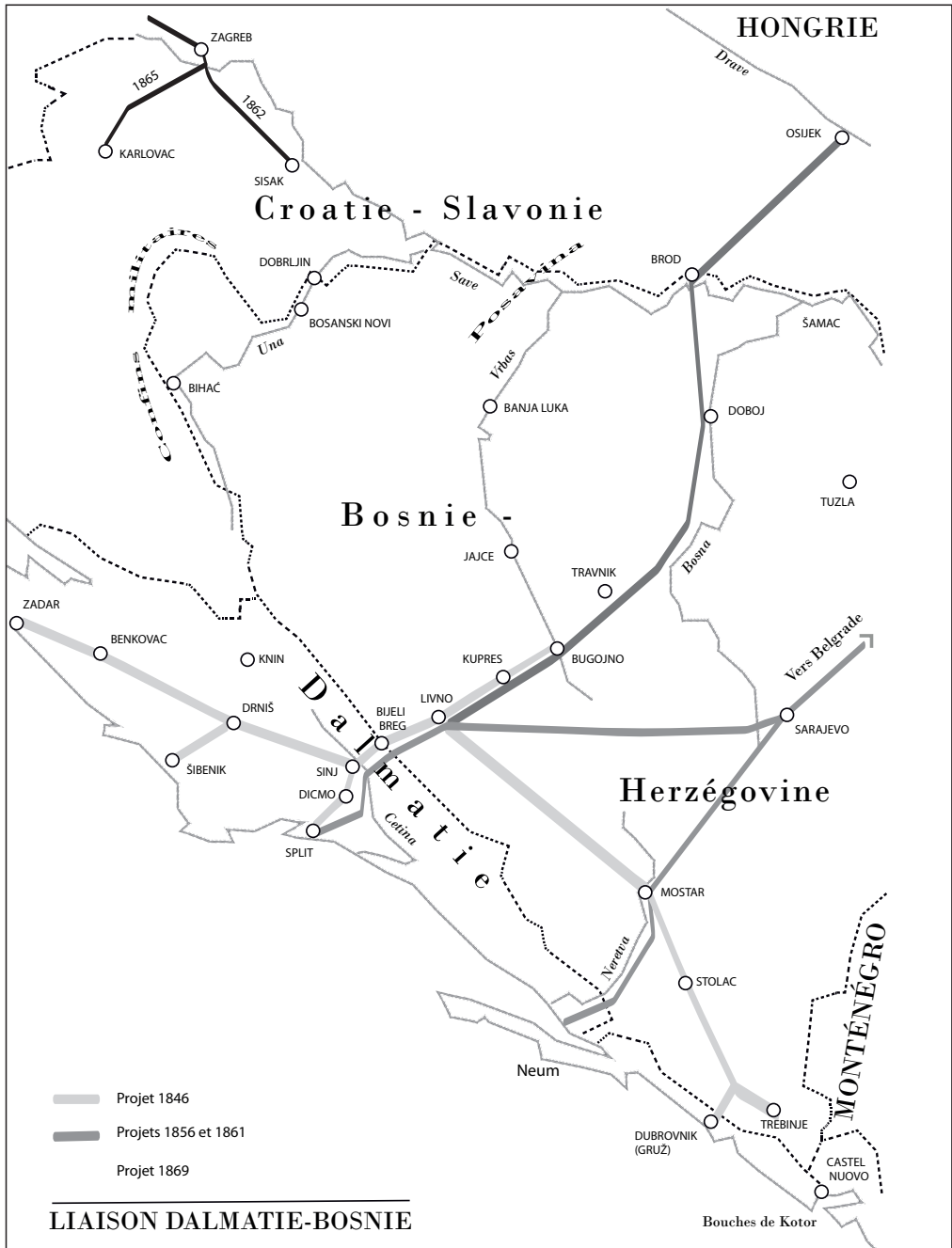


Figure 1. Liaison Dalmatie-Bosnie. Schéma de l'auteur © Henry Jacolin.

Jelinović, « L'idée de relier Split à la Bosnie a donc éclos avant celle de relier ce port à la Croatie-Slavonie. Une telle demande était naturelle, puisqu'une verticale élevée depuis la côte dalmate se dirige directement vers la Bosnie centrale, *via* Livno et Bugojno, tandis qu'une liaison entre Split et la Croatie était beaucoup plus longue parce qu'elle formait un coude »³.

Une telle idée montrait que les Dalmates n'avaient pas oublié leur histoire. De tout temps, en effet, la Dalmatie a été une région de transit vers la péninsule balkanique. Lorsqu'elle était contrôlée par Venise, qui avait succédé à Byzance, des routes fréquentées par les caravanes reliaient Split à la Bosnie centrale et Raguse aux mines d'argent, de cuivre, de fer et de plomb de Bosnie et de Serbie, ainsi qu'à Constantinople. Lorsque l'Empire ottoman s'installe dans les Balkans (annexion de la Bosnie en 1462), il dispute âprement la Dalmatie à Venise, pour que le commerce extérieur de la péninsule échappe à celle-ci. Raguse, « qui était la fenêtre de l'Empire sur le monde italien »⁴, dut payer tribut à la Porte de 1458 à 1808. L'affaiblissement progressif de la Turquie permit à Venise d'élargir son territoire en Dalmatie autour de Zara et autour de Raguse jusqu'aux bouches de Kotor. À l'époque où les premiers projets ferroviaires étaient élaborés, de nombreuses caravanes reliaient l'Adriatique à Sarajevo qu'elles atteignaient en cinquante heures.

La Dalmatie a toujours vécu en étroite symbiose avec la Bosnie-Herzégovine, retranchée derrière ses hautes montagnes, à une encablure de la mer, lui tournant le dos, mais ne pouvant vivre sans une ouverture vers l'Adriatique.

Au début des années 1860, une nouvelle phase s'ouvre avec l'installation à Split, en 1861, d'une Diète (*Sabor*) dalmate qui prend en main le dossier ferroviaire en demandant la construction de voies ferrées vers la Bosnie, mais aussi vers la Croatie. Elle émet aussitôt le souhait d'une voie ferrée reliant Split à Sisak *via* Knin, la vallée de l'Una et les confins militaires⁵. Ce projet est soutenu en 1862 par les députés du *Sabor* de Croatie et par la chambre de commerce de Zagreb. En 1861 la chambre de commerce de Split publie un mémorandum demandant la construction d'une voie ferrée Split - Livno - Sarajevo - Belgrade. En 1862, cette demande est reprise à son compte par un député dalmate au parlement de Vienne, Bajamonti. Une concession lui est accordée pour l'étude du tracé, mais le projet est abandonné « en raison de

3- Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za Jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi* [La lutte pour les voies ferrées vers l'Adriatique et leurs objectifs économiques], Zagreb, Académie Yougoslave des Arts et des Sciences, 1957, p. 171.

4- Georges CASTELLAN, *Histoire des Balkans, op. cit.*, p. 192.

5- Le Südbahn était en train de prolonger vers Sisak une antenne se greffant sur la grande ligne Vienne-Trieste.

difficultés internationales », c'est-à-dire la présence turque en Bosnie. En 1862 se tint à Zagreb une conférence ferroviaire sous la présidence du *ban* (gouverneur) Sokčević qui débattit d'une liaison entre la Dalmatie et le Podunavlje (région du Danube). Mais ce projet fut reporté. L'idée de relier Split d'abord à l'Autriche-Hongrie plutôt qu'à la Bosnie occupée par les Turcs commença alors à s'imposer.

Après 1867, des projets de lignes orientées vers la Croatie-Slavonie se firent jour. En 1869, un projet de loi pour la construction d'une voie ferrée Split - Knin est présenté puis retiré. Un projet de ligne Split - Livno - Brod - Osijek fait l'objet d'une conférence à Vienne, mais se heurte à l'opposition du ministère de la Guerre autrichien. En 1871, un projet de liaison de la Dalmatie avec le réseau du Südbahn (compagnie autrichienne) desservant Zagreb et Sisak provoque une émotion au Parlement de Pest. Chacune des deux moitiés de la Double Monarchie en est désormais convaincue : la Dalmatie sera contrôlée par celle qui aura réussi la première à l'incorporer dans sa sphère d'influence par une liaison ferroviaire.

La divergence des intérêts autrichiens et hongrois, que le compromis de 1867 avait aiguisée, allait donc compliquer le souhait des Dalmates de sortir de leur isolement. Tant l'Autriche que la Hongrie disposait d'une capacité de blocage. Toute liaison de la Dalmatie avec l'intérieur de l'Empire, que ce soit par la Bosnie turque ou, à l'Ouest, par les confins militaires, requérait l'accord de la Hongrie, qui contrôlait la Croatie. Mais l'Autriche, qui contrôlait la Dalmatie, pouvait aussi bien s'opposer à tout projet dont elle estimait qu'il pouvait avantager la Hongrie. Dès lors, la possibilité de ce double veto conduit les Dalmates à concentrer d'abord leurs efforts vers la construction d'un réseau ferré en Dalmatie même.

La construction d'un embryon de réseau local dalmate (fig. 2)

Une société italienne, la Societa Carbonifera austro-italiana del monte Promina, exploitait depuis 1858 une mine de charbon à Siveriç. Pour exporter ce charbon vers l'Italie, qui en manquait, elle propose au gouvernement autrichien de construire à ses frais une voie ferrée de Siveriç au port de Šibenik. Celui-ci refuse, invoquant des raisons économiques et stratégiques.

En 1873, une première loi sur la construction des chemins de fer autorise le gouvernement autrichien à donner en concession une ligne de Split à la frontière entre la Dalmatie et la Croatie *via* Perkoviç, Siveriç et Knin, ainsi qu'une antenne de Perkoviç à Šibenik. Aucune société n'ayant soumis, le *Sabor* de Dalmatie envisage alors de confier la construction de la ligne projetée à la société italienne, moyennant la construction par celle-ci de la ligne de Siveriç à Šibenik. Refus du gouvernement autrichien, qui décide

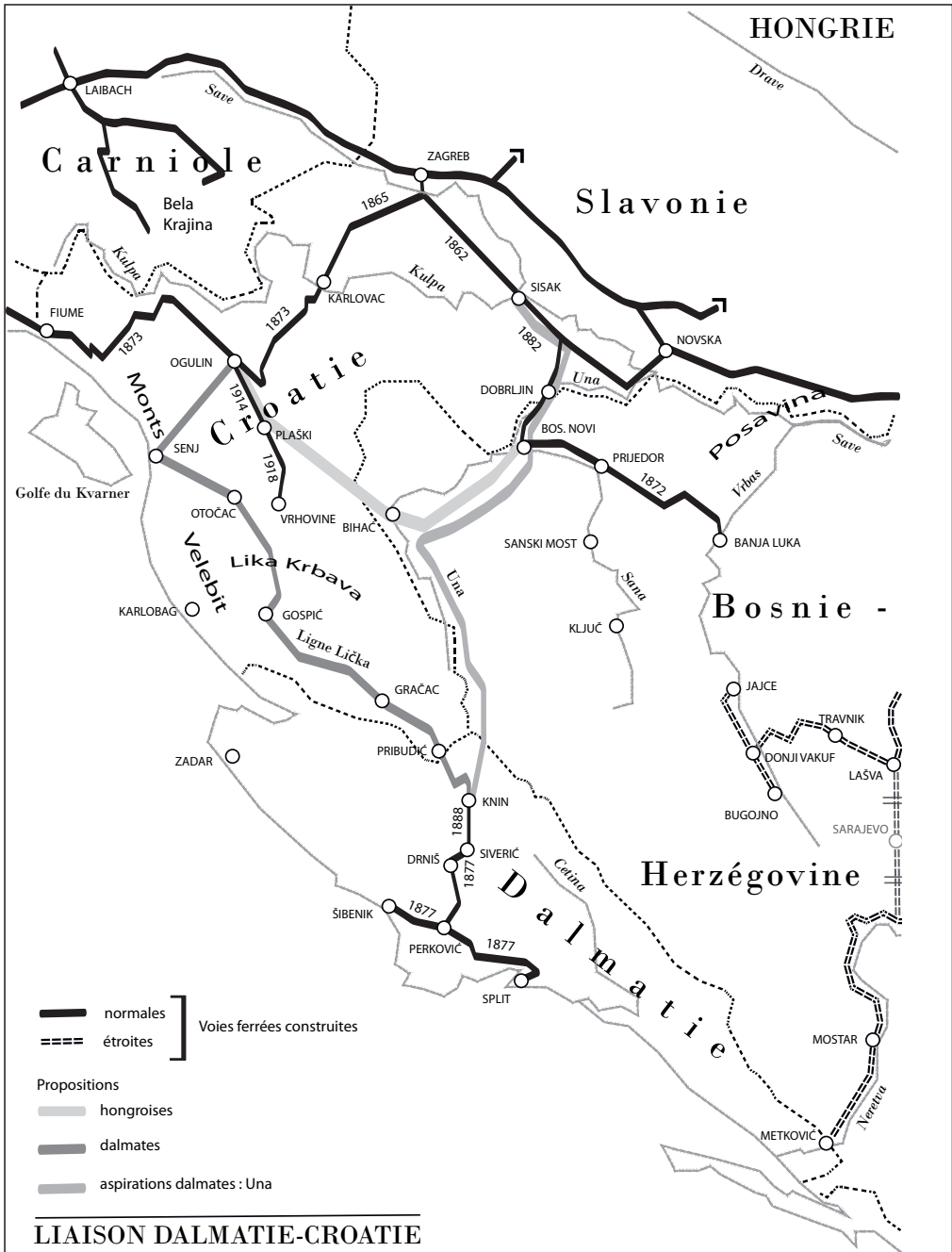


Figure 2. Liaison Dalmatie-Croatie. Schéma de l'auteur © Henry Jacolin.

alors de construire lui-même les lignes Split - Perković - Siverić (83,087 km) et Perković - Šibenik (21,683 km). Les travaux sont rapidement conduits. Ces voies ferrées sont mises en service le 4 octobre 1877, constituant le Dalmatiner Staatsbahn, rattaché à la direction des chemins de fer de Trieste.

C'est donc d'abord pour des raisons locales, l'évacuation du charbon de Drniš et de Siverić, qu'a été construit le premier réseau de Dalmatie, puisque celui-ci, qui devait atteindre Knin puis la frontière dalmato-hongroise, n'a pas dépassé Siverić. En 1878, le charbon constituait 63 % du trafic marchandises des 105 premiers kilomètres de voie ferrée mis en service en Dalmatie.

Nouvelles complications avec l'occupation de la Bosnie-Herzégovine par l'Autriche-Hongrie (1878)

Par le traité de Berlin de 1878, l'occupation de la Bosnie-Herzégovine fut octroyée à l'Autriche-Hongrie. En levant l'obstacle de la présence ottomane, cette nouvelle donne aurait dû faciliter la réalisation du rêve dalmate d'une liaison vers l'intérieur. Mais en avivant la rivalité entre Vienne et Budapest pour le contrôle de ce nouveau territoire, elle rendit singulièrement plus ardu le problème du désenclavement de la Dalmatie, entachant de suspicion tout projet de voie ferrée proposé par l'une ou l'autre moitié de la Double Monarchie.

Les Autrichiens et les Hongrois s'accordaient sur deux objectifs. D'abord, empêcher l'union du peuple croate. Selon Pero Digović en effet, « si la Croatie n'a pas de meilleures communications par fer avec son arrière-pays, cela ne provient pas des obstacles naturels [...] mais de la politique de l'Autriche [...] De même qu'elle était opposée à l'union de la Croatie dalmate avec la Croatie pannonienne, elle était opposée à des liaisons ferroviaires normales de la Croatie dalmate avec l'intérieur »⁶. Ensuite, protéger de la concurrence des ports de Dalmatie Trieste, pour les Autrichiens, et Fiume, pour les Hongrois, en empêchant la construction de voies ferrées reliant ces ports à l'intérieur de l'Empire. « Sous l'Autriche, la Croatie dalmate, ou pour mieux dire Split, a été sacrifiée à Fiume et à Trieste. Les Autrichiens et les Hongrois se sont trouvés d'accord pour empêcher qu'une ligne de chemin de fer, partant de Sarajevo et aboutissant à Split, ne fasse de ce port le rival de Fiume et le concurrent de Trieste⁷. »

Les Hongrois pourtant, qui verrouillaient l'accès à la Bosnie-Herzégovine par le Nord, c'est-à-dire par la Croatie pannonienne, voulaient empêcher les Autrichiens de contrôler ce nouveau territoire par le Sud, c'est-à-dire par la Dalmatie.

6- Pero DIGOVIĆ, *La Dalmatie et les problèmes de l'Adriatique*, Lausanne, F. Rouge, 1944, p. 444.

7- *Ibidem*, p. 445.

Quant aux Autrichiens, ils avaient une crainte et un objectif. La crainte était celle de l'irréductibilité italienne à l'égard de la Dalmatie, qui s'était manifestée lors de la guerre de 1866. « L'Autriche n'a jamais voulu accorder le chemin de fer à travers les Alpes dinariques pour cette raison que c'est l'Italie qui aurait profité du développement du port de Spalato [Split], ce qui aurait facilité ses rapports économiques avec les provinces balkaniques⁸. »

L'objectif était de construire en Dalmatie une « voie ferrée littorale de Fiume à Kotor, pour des raisons stratégiques et dans le but d'y faire passer le grand trafic allemand vers les Balkans et même le chemin de fer de Bagdad »⁹. Pour parler clairement, l'Autriche projetait de relier Vienne à Thessalonique en contournant la Serbie. « Ainsi l'Autriche a faussé le rôle naturel de la Croatie dalmate en concevant une liaison longitudinale au lieu de liaisons transversales de la Dalmatie vers l'intérieur¹⁰. »

Au-delà de ces considérations générales, le problème de l'accès de la Dalmatie au territoire de l'Empire était compliqué par le fait que les intérêts de l'Autriche et de la Hongrie différaient selon qu'il s'agissait des projets de liaison vers la Croatie ou de ceux vers la Bosnie-Herzégovine.

Le projet de liaison de la Dalmatie avec la Croatie

Tant que la Bosnie-Herzégovine était turque, la Dalmatie avait demandé une liaison avec la Croatie par la Lika, dépression karstique située sur le versant nord de la chaîne du Velebit. Dès lors que la Bosnie-Herzégovine a été contrôlée par l'Autriche-Hongrie, la Dalmatie a demandé la création d'une liaison avec le réseau croate à Bosanski Novi par la vallée de l'Una. En 1881 une proposition dans ce sens est soumise au parlement de Vienne. Les députés dalmates la réitérent en 1883, faisant valoir que le réseau construit en Dalmatie, déficitaire, deviendrait bénéficiaire s'il atteignait Knin, qui deviendrait le centre du commerce avec la Bosnie, et s'il était prolongé jusqu'à Bosanski Novi pour permettre à la Bosnie d'exporter ses productions vers la mer. Le gouvernement est sommé de négocier avec le gouvernement local de Bosnie-Herzégovine pour établir une jonction avec le réseau de la Monarchie.

Le 5 juin 1883, la décision est prise de prolonger la ligne de Siveric à Knin aux frais du gouvernement. Ce tronçon de 19,882 km est mis en service le 7 juin 1888. Il a coûté 1 626 474 forint soit 82 653 par kilomètre. La ligne de Split à Knin a un profil difficile : rampes de 25 ‰ à 30 ‰, rayon minimal des

8- Giuseppe PREZZOLINI, *La Dalmatie*, Genève, Imp. commerciale, 1917, p. 46.

9- *Ibidem*.

10- Pero DIGOVIĆ, *La Dalmatie...*, p. 445.

courbes de 250 mètres, qui n'autorisent pas une vitesse supérieure à 60 km/h. Bien que la différence d'altitude entre Split et Knin ne soit que de 218 mètres, la ligne comporte quatre points hauts (Labin à 362 mètres, Unešica à 374 mètres, Zitnica à 333 mètres et Tepljuh à 343 mètres). Mais le prolongement de Knin vers le Nord faisait l'objet de différends qui portaient à la fois sur le principe de sa construction et sur son tracé.

Le différend sur le principe de la construction

Les autorités de Dalmatie n'ont cessé de militer pour une liaison avec la Double Monarchie en utilisant tous les moyens possibles. Les députés dalmates exercèrent d'abord une pression permanente sur le Parlement de Vienne, pour que la question reste ouverte. Ensuite, une alliance fut conclue avec les hauts dirigeants militaires, qui soutinrent la « Société pour la promotion des intérêts de la province de Dalmatie » à Vienne lorsqu'il fut question de la construction, pour des raisons stratégiques, d'une voie ferrée Knin - Bihać - Ogulin¹¹ ; en 1904, le *Sabor* de Dalmatie remit un mémorandum au chef d'État-major le baron Beck, demandant la construction de voies ferrées en Dalmatie et notamment celle de Knin à Bosanski Novi. Enfin, elles recherchèrent une alliance avec le *Sabor* de Bosnie-Herzégovine ; en 1910, fut créé un conseil dalmate des chemins de fer ; le *Sabor* lui enjoignit de mener une action commune avec le *Sabor* de Sarajevo pour la construction de la ligne Knin - Bosanski Novi.

De leur côté, les autorités de Croatie étaient évidemment favorables à la création d'une liaison avec la Dalmatie. Un député, Antun Radić, écrivait alors « que seulement on la construise, pour quelque raison que ce soit, car cela nous apportera quelque chose de bon, parce que ce n'est probablement pas pour nous que l'armée le fera »¹².

Enfin, l'État-major de l'armée autrichienne, qui avait pris conscience, au début du vingtième siècle, de la lacune que constituait l'absence de toute voie ferrée entre le centre de l'empire et la Dalmatie, sur laquelle pesait une menace italienne, était partisan de la construction d'une liaison ferroviaire.

La querelle des tracés : Lika ou Una

La Hongrie, opposée comme on l'a vu à toute liaison entre la Croatie dalmate et la Croatie pannonienne, n'eut de cesse, pour retarder ce projet, de jouer de l'un des tracés envisagés contre l'autre et de brouiller les cartes en proposant des tracés alternatifs.

11- Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za Jadranske...*, *op. cit.*, p. 118.

12- *Idem.*

Deux tracés étaient en effet possibles : le premier, à travers la région de la Lika, rejoignait la voie ferrée Zagreb - Fiume à Ogulin. Le second remontait la vallée de l'Una, desservait Bihać, rejoignait à Bosanski Novi la voie ferrée Dobrljin - Banja Luka, construite par les Turcs en 1872, et atteignait Zagreb *via* Sisak.

Le premier tracé, par la Lika, dont le point le plus élevé culminait à 900 mètres d'altitude, impliquait la construction de 223,5 kilomètres de voie de Knin à Ogulin¹³. Il était soutenu par les *comitats* (districts) de Lika et de Krbava, directement intéressés par sa construction, et par la Croatie, parce qu'il traversait sur la plus grande partie de sa longueur le territoire croate et qu'il reliait la Lika pauvre à la Croatie pannonienne et à la mer ; par la chambre de commerce de Zagreb ; par la province de Carniole enfin, le tracé envisagé pouvant être facilement raccordé à son réseau de Bela Krajina. Ce tracé avait la préférence, par défaut, de la Hongrie, qui aurait alors pu contrôler presque entièrement la ligne de la Lika (199 km sur 223 km, d'Ogulin à la frontière dalmate), alors qu'elle n'aurait eu la maîtrise tarifaire du tracé par l'Una que de Sisak à Dobrljin (53 kilomètres sur 245 km).

Le tracé par l'Una, d'une longueur de 178 kilomètres, culminait à 680 mètres. Il était défendu par le ministère du Commerce « parce qu'il pénétrait plus profondément en Bosnie et tenait mieux compte de l'intérêt des pays occupés »¹⁴ ; par la chambre de commerce de Split qui, dans un mémoire publié en 1893, déplorant la perte annuelle de 50 000 forints du réseau de Dalmatie, plaidait pour une liaison avec Bosanski Novi afin qu'il ne soit plus déficitaire. Tout en admettant qu'il était moins coûteux que celui de la Lika, la Hongrie était opposée à ce tracé parce qu'il pouvait concurrencer Fiume.

Les experts militaires, soucieux de pouvoir transporter le plus vite des troupes dans les Balkans, après avoir étudié toutes les variantes possibles, conclurent que le trajet le plus direct était celui de l'Una. On rappelait aussi à Vienne le danger que courrait la Dalmatie si elle n'était reliée à l'Autriche que par la seule voie de la Lika, dont le trafic était susceptible d'être interrompu en hiver par la neige et le bora¹⁵ et dont la partie côtière pouvait être bombardée par la marine italienne.

13- 199 km en Croatie, 25 km en Dalmatie.

14- Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za Jadransko...*, *op. cit.*, p. 117.

15- « Le bora, l'antique Borée, vent qui [vient] du monte-Ré et des montagnes situées plus au sud [...] ; c'est le « mistral » du carso [...]. Il renverse parfois les piétons et les cavaliers ; sur le plateau qui domine Fiume, il a même fait dérailler et coucher sur le flanc, en 1873, tout un train de chemin de fer [...]. », Élisée RECLUS, *Nouvelle géographie universelle, la terre et les hommes*, vol. 3, « L'Europe Centrale », Paris, Hachette et Cie, 1878, cit. p. 243.

Les manœuvres de retardement de la Hongrie

De 1882 à 1890, les demandes incessantes de la Dalmatie ont été contre-battues par les manœuvres de retardement du gouvernement hongrois. Lors de la conclusion d'un accord commercial avec l'Autriche en 1897, la Hongrie posa comme condition que l'Autriche augmente la capacité de transit sur la section autrichienne de la voie ferrée Kassa - Oderberg reliant la Slovaquie à la Silésie. En 1904, le gouvernement hongrois accorda une subvention de 10 millions de forints pour la construction d'une voie ferrée Ogulin - Plaški - Bihać, dont le tracé excluait toute liaison avec la Dalmatie. Les *comitats* de Lika et de Krbava s'insurgèrent, exigeant que cette voie ferrée soit construite d'Ogulin à Senj et à Otočac, une branche desservant Bihać, une autre Gospić et Knin. Mais la crise économique en Hongrie reporta ce projet. En 1907, un accord commercial et douanier conclu entre l'Autriche et la Hongrie décida de la construction de la voie ferrée d'Ogulin à Knin, qui devait se dérouler de 1908 à 1911. Au moment fixé pour le début des travaux, le gouvernement hongrois proposa d'adopter le tracé par l'Una, moins cher que celui de la Lika, ce qui demandait de nouvelles études mais, surtout, retardait le début de la construction. Puis le gouvernement hongrois fit savoir que, pour des raisons juridiques, il ne pouvait construire à ses frais la voie ferrée sur le territoire de la Bosnie-Herzégovine et qu'il valait donc mieux construire la voie ferrée de la Lika plutôt que celle de l'Una.

En 1909, seules sont conduites quelques études entre Knin et Pribudić. De violentes interventions ont lieu au *Sabor* de Dalmatie, qui demande en 1910 la convocation du tribunal d'arbitrage pour contraindre la Hongrie à respecter ses obligations. En 1910, le conseil des ministres de Pest décide de construire la voie ferrée Bihać - Ogulin avec des antennes vers Gospić et Otočac, sans se soucier d'une liaison avec la Dalmatie. L'Autriche consent à cette proposition dans le seul but de permettre à la construction de démarrer, bien qu'elle considère le coût de la construction de la voie de l'Una inférieur de 100 millions de forints.

L'impatience croît à Split : « nous ne demandons pas la meilleure voie ferrée, ni une meilleure voie ferrée, ni une bonne voie ferrée ; nous demandons seulement d'avoir un jour une voie ferrée » s'exclame un député de Dalmatie¹⁶.

La pression exercée par le *Sabor* de Dalmatie fait bouger les choses. En 1911, le gouvernement hongrois octroie une subvention de 100 millions de couronnes pour la construction d'une voie ferrée d'Ogulin à la frontière dalmate et entame des négociations avec des banques. Mais il tente encore de retarder la construction. Lorsque le gouvernement autrichien demande

16- Zvonimir JELINOVIC, *Borba za Jadranske...*, *op. cit.*, p. 120.

au gouvernement hongrois de donner son accord à l'importation de viande congelée d'Argentine, la Hongrie accepte en posant à nouveau comme condition que l'Autriche augmente sur son territoire la capacité de la voie ferrée Kassa - Oderberg, mais sans lier, comme en 1907, son accord à l'obligation de construire la voie ferrée de la Lika. Comme l'écrit Zvonimir Jelinović, « Ce chantage irrite Vienne ; le gouvernement autrichien, en accord avec l'armée, exerce une pression sur le gouvernement de Pest, qui accepte enfin de commencer la construction. Le mérite d'avoir réussi à imposer la construction revient à l'État-major commun »¹⁷.

L'hésitation permanente entre Lika et Una et les manœuvres de la Hongrie provoquent la colère en Dalmatie. « Au début, croyant que la Monarchie aiderait l'union des régions croates, les députés du *Sabor* de Dalmatie ont soumis des demandes humbles aux autorités autrichiennes et hongroises. Puis, lorsqu'ils ont compris que la politique de la Monarchie était opposée aux aspirations du peuple croate, leurs demandes se sont transformées en exigences et en critique de la politique de Vienne et de Budapest. Enfin, quand le *Sabor* a vu que l'on se jouait des intérêts de la Dalmatie, il est passé des paroles aux actes, refusant par exemple de voter des lois sur les impôts. » Jelinović estime que cette tactique a pesé sur la décision de construire la Lika¹⁸.

Le 5 mars 1912 est finalement conclu un accord entre les Chemins de fer d'État de Hongrie (MAV) et un groupe de banques hongroises pour la construction de la ligne d'Ogulin à la frontière hungaro-dalmate vers Pribudić. Elle devait compter 223,5 kilomètres, coûter 120 millions de couronnes-or et sa construction devait être achevée en six ans et demi, c'est-à-dire en octobre 1918. La construction commence au printemps 1913, 14 000 ouvriers étant affectés à ce chantier (fig. 2). Pendant la guerre les travaux continuent, mais « la construction à travers la Lika karstique, montueuse et pauvre se heurta à des obstacles techniques innombrables, manque d'eau et de ravitaillement pour les ouvriers, difficulté de construction des ouvrages d'art, si bien que le tronçon Ogulin - Plaški [26,438 km] ne fut ouvert que le 14 octobre 1914 »¹⁹. En 1917, le responsable du front austro-hongrois du Sud-Ouest demande l'accélération de la construction. Une conférence réunie à Vienne le 5 septembre 1917 confirme la poursuite des travaux. Un nouvel accord est conclu entre la MAV et les entreprises de construction, qui prévoit que la voie ferrée devait être terminée en 320 jours. Les travaux sont accélérés, 11 000

17- *Ibidem*.

18- *Ibid.*, p. 121.

19- André BLANC, *La Croatie occidentale, étude de géographie humaine*, Paris, Institut d'études slaves de l'Université de Paris, 1957, p. 301.

ouvriers et prisonniers y étant affectés. Un second tronçon est mis en service le 12 juin 1918 de Plaški à Vrhovine (41,417 km). Mais la voie ferrée n'a pu être achevée en raison de l'écroulement de l'Autriche-Hongrie. Les soldats croates de l'armée impériale, qui ont pris le maquis en 1918, n'ont pas épargné ce chantier : entrepôts pillés, matériels et bâtiments saccagés, documentation et plans brûlés. « Il y a peu d'exemples de travaux si lents et par ailleurs si mal exécutés. Les "deležane", les diligences de Gospić à Ogulin, ne furent supprimées qu'après la Première Guerre mondiale²⁰. »

La voie ferrée de la Lika ne sera achevée qu'en 1925 par le royaume des Serbes, Croates et Slovènes et celle de l'Una qu'en 1948 par la Yougoslavie titiste.

Le projet de liaison de la Dalmatie avec la Bosnie-Herzégovine

La création d'une liaison ferroviaire entre la Dalmatie et la Bosnie-Herzégovine a été compliquée par les positions antagonistes des parties en présence et par la question du point d'accès de la Bosnie-Herzégovine à la mer (fig. 3).

Les positions antagonistes des parties en présence

La Dalmatie n'a cessé de militer pour la construction d'une liaison entre Split et la Bosnie. En 1879, un géomètre, Schmidt, propose une liaison Split - Mostar, soutenue par la chambre de commerce de Split. En 1884 une proposition est faite au *Sabor* de Dalmatie de construire une voie ferrée Split - Sinj - Imotski - Ljubuško Polje - Sarajevo - Sremska Mitrovica - Novi Sad, avec antennes vers Travnik, Banja Luka et Bosanski Novi d'un côté, vers Dubrovnik et les bouches de Kotor de l'autre. En 1886 une nouvelle proposition est soumise au *Sabor* de Dalmatie pour une liaison Split - Livno - Sarajevo, renouvelée en 1889.

Avant que la Bosnie-Herzégovine ne commence la construction de la voie ferrée vers Travnik, une proposition est faite au *Sabor* de Dalmatie en 1884-1885 de construire une voie ferrée Split - Sinj - Livno - Travnik - Banja Luka - Bosanski Novi, reliant la Dalmatie à la Bosnie et à la Posavina²¹, avec des antennes vers Knin et Zadar.

L'Autriche cherchait à créer une liaison entre la Dalmatie et la Bosnie-Herzégovine « pour lui permettre de mieux exploiter la Bosnie qui était reliée à Pest par les chemins de fer hongrois »²². C'est la raison pour laquelle elle

20- *Ibidem*.

21- Région située le long de la rivière Save (*po* : le long de ; *savina* : la Save).

22- Zvonimir JELINOVIC, *Borba za Jadransko...*, *op. cit.*, p. 35.

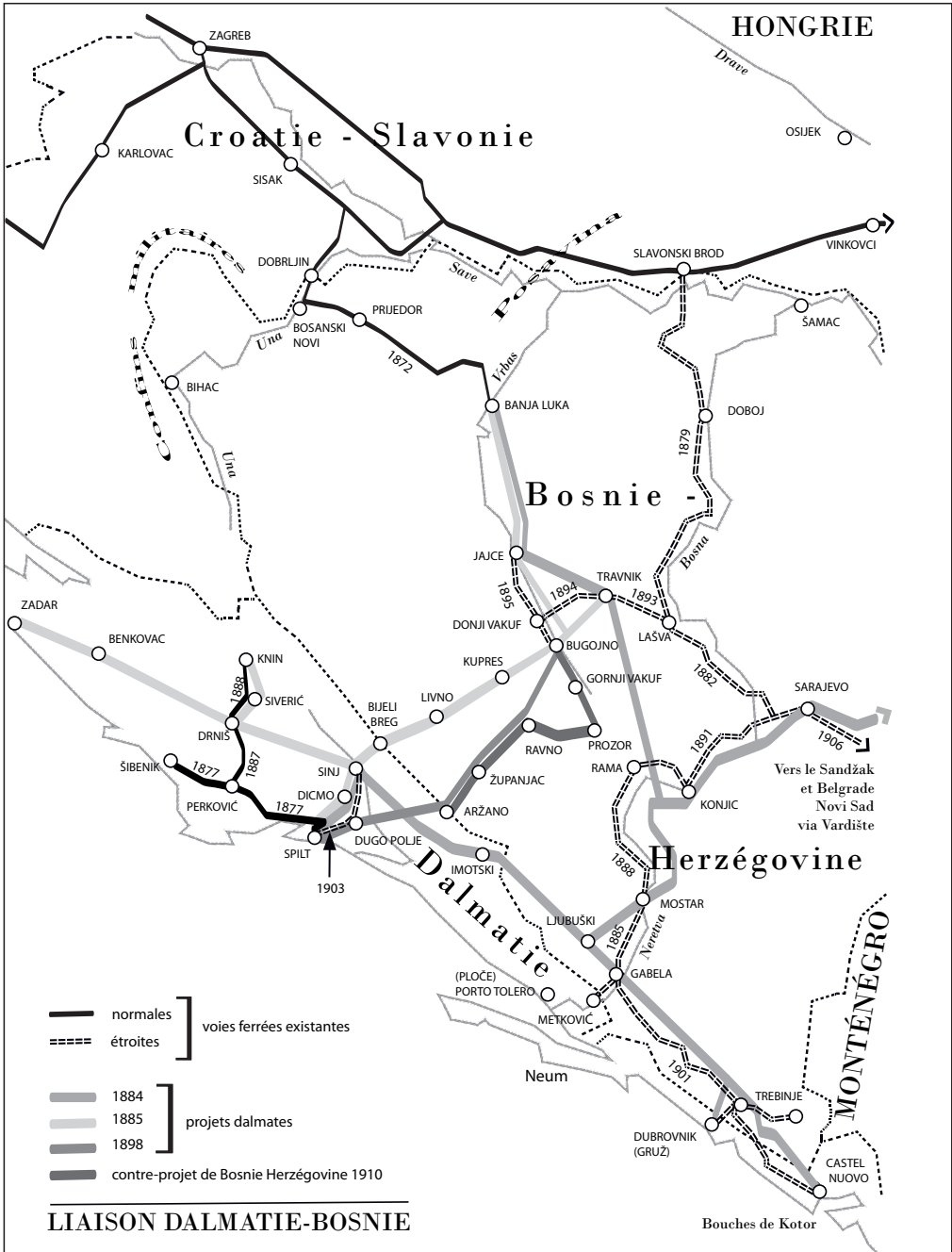


Figure 3. Liaison Dalmatie-Bosnie. Schéma de l'auteur © Henry Jacolin.

exigea que les travaux de construction de la voie ferrée devant relier Sarajevo à la mer commencent non à partir de Sarajevo, qui avait été atteint par le rail venant du Nord en 1882, mais à partir du port de Metković, qui était situé en Dalmatie, sur la Neretva, à 1,3 km au sud de la frontière avec la Bosnie-Herzégovine. Le premier tronçon reliant Metković à Mostar a été ouvert en 1885, l'ensemble de la ligne n'ayant été achevé qu'en 1891.

La Hongrie, qui verrouillait les deux seuls accès à la Bosnie-Herzégovine, l'un par la voie ferrée à écartement normal Sisak - Dobrljin - Banja Luka, l'autre par la voie étroite construite de Slavonski Brod à Sarajevo, voulait continuer à contrôler le commerce de ce territoire nouvellement occupé. Elle était donc hostile à une liaison entre la Bosnie-Herzégovine et la Dalmatie autrichienne.

La Dalmatie du Sud avait quant à elle des vues différentes de celles de la Dalmatie du Nord. Dès 1889, donc avant l'achèvement de la ligne Metković - Sarajevo, elle commença à réclamer au *Sabor* le prolongement de cette voie ferrée vers Dubrovnik et les Bouches de Kotor. Elle justifiait sa demande par le fait que le port de Metković ne pouvait accueillir de grands navires, alors que celui de Gruž (Dubrovnik) était capable de satisfaire les exportations de la Bosnie-Herzégovine.

La question de l'accès de la Bosnie-Herzégovine à la mer

Avant même l'ouverture de la voie ferrée reliant Metković à Sarajevo, il était couramment admis que le port de Metković ne répondait pas aux besoins de la Bosnie-Herzégovine. Dès 1889, le gouverneur Kallai avait laissé entendre que Metković n'était pas le port le plus adapté et que Split serait plus approprié pour les importations et les exportations de la province. « La Bosnie-Herzégovine avait obtenu un accès à la mer, mais peu pratique en raison de la crémaillère²³, de l'éloignement du port de Metković par rapport au delta de la Neretva (20 km) qui s'envasait et sur lequel ne pouvaient passer de grands navires²⁴ », écrit Jelinović. Dragomir Arnaoutovitch soulignait déjà : « Ce fut la raison qui obligea le gouvernement à atteindre l'Adriatique en un autre point²⁵ ». Trois options furent alors envisagées.

23- 19 km de crémaillère sur le trajet entre Sarajevo et Metković (177 km).

24- Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za Jadransko...*, *op. cit.*, p. 122. Le gabarit maximum était de 700 tonneaux.

25- Dragomir ARNAOUTOVITCH, *Histoire des chemins de fer yougoslaves, 1825-1937*, Paris, Dunod, 1937, p. 30.

La première consistait dans l'utilisation de l'étroite façade (sept kilomètres de côte) que le territoire de Bosnie-Herzégovine possédait sur l'Adriatique à Neum, à une quinzaine de kilomètres au sud de la Neretva. Il s'agissait d'une crique abritée et profonde, mais étroite et entourée de collines abruptes. L'investissement ferroviaire était minime (une vingtaine de kilomètres à construire depuis Gabela), mais l'importance des travaux nécessaires pour créer un port *ex nihilo* plaيدا en faveur de la recherche d'autres solutions. « Les Hongrois ont manifesté une certaine compréhension pour ce projet, parce que les marchandises de Bosnie-Herzégovine seraient alors traitées par le seul port de ce pays et ne concerneraient pas la sphère d'intérêts autrichiens », remarque cependant Jelinović²⁶.

Une liaison avec Split constituait la deuxième. Compte tenu de la localisation très excentrique des autres ports (Gruž / Dubrovnik, Bouches de Kotor), c'est à Split que l'on pensa dans un premier temps. Une proposition fut soumise au *Sabor* de Dalmatie pour une liaison directe Split - Sarajevo. À cette fin, la Bosnie-Herzégovine construisit une voie ferrée partant de Lašva (sur la ligne Brod - Sarajevo), remontant la vallée de la Lašva vers Travnik atteint en 1893, et vers Donji Vakuf et Bugojno, dans la vallée du Vrbas, atteints en 1894. Cependant, « L'absence de crédits ne permit pas de prolonger la voie ferrée jusqu'à Split », alors que « les intérêts autrichiens réclamaient, branchée sur l'axe Banja Luka - Mostar, la construction de la voie ferrée Bugojno - Arzano - frontière dalmate » (110 km)²⁷.

Ces réclamations correspondaient au souhait du *Sabor* de Dalmatie, qui ne cessait de plaider pour la construction d'une voie ferrée entre Split et Bugojno. Ce projet avait pour la Dalmatie le double avantage de la relier à la Bosnie centrale et à Sarajevo par l'emprunt de la voie ferrée Donji Vakuf rejoignant à Lašva la voie ferrée Lašva - Sarajevo - Mostar ; de la relier à la Posavina et à la Croatie-Slavonie en utilisant le tronçon Donji Vakuf - Jajce qui, une fois prolongé jusqu'à Banja Luka, permettrait de rejoindre à Sisak la ligne du Südbahn. La Dalmatie pourrait ainsi exporter ses produits vers le territoire de la Monarchie, tandis que la Posavina pourrait exporter les siens par Split. Cette liaison était considérée comme plus favorable aux intérêts de la Dalmatie et de la Bosnie-Herzégovine que la liaison Knin - Bosanski Novi, bien qu'elle fût plus longue d'environ 50 kilomètres.

Le choix des ports du Sud était la troisième solution envisagée et celle qui fut finalement adoptée. Le *Sabor* de Dalmatie approuva en 1889 les propositions de ses députés de prolonger le réseau ferré de Bosnie-Herzégovine vers Gruž

26- Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za Jadranske...*, *op. cit.*, p. 203.

27- Dragomir ARNAOUTOVITCH, *Histoire des chemins de fer yougoslaves...*, *op. cit.*, p. 30, 31.

et Kotor. Le 8 septembre 1894, il octroya une concession pour la construction d'une voie ferrée locale prolongeant la voie ferrée Sarajevo - Metković. Partant de Gabela, quelques kilomètres avant Metković, cette voie se dirige vers Uskopje et pénètre en territoire dalmate sur 45,478 km jusqu'aux Bouches de Kotor. Une antenne d'Uskopje à Gruž (Gravosa), port de Dubrovnik, est située presque entièrement en territoire dalmate (14, 899 km). Au total, 35 % de la longueur de ce réseau, mis en service en 1901, étaient situés en Dalmatie.

Quatre raisons ont milité pour le choix d'une telle ligne desservant les ports du Sud, éloignée de l'axe de la Neretva (Sarajevo - Metković : 177 km ; Sarajevo - Gruž : 280 km ; Sarajevo - Kotor : 329 km). Elles étaient d'abord, avec l'existence de bons ports à Gruž et dans les Bouches de Kotor, d'ordre économique. Venaient ensuite des considérations stratégiques. L'État-major souhaitait pouvoir rejoindre la base navale des Bouches de Kotor par le rail. Il avait d'ailleurs exigé que cette voie ferrée soit construite non le long de la côte mais à l'intérieur des terres pour lui permettre d'échapper à un éventuel bombardement par une flotte ennemie. Comme le précise Jelinović, « Les chefs militaires désiraient que le port militaire des Bouches de Kotor soit relié au Nord afin de disposer d'une voie ferrée atteignant la frontière du Monténégro »²⁸. Ces raisons étaient aussi géopolitiques, car cette voie ferrée constituait l'amorce de la liaison que les Autrichiens, pour contourner la Serbie, envisageaient de construire vers les Balkans le long de la côte. Enfin, la voie ferrée avait un motif politique, l'absence d'objection de la Hongrie à sa construction : « la présence de ces ports dalmates ne gênait pas la Hongrie, parce que la voie qui les atteignait, dirigée vers le Monténégro et établie en cul-de-sac, n'était pas susceptible d'être rattachée au réseau autrichien et donc de nuire aux intérêts hongrois. En outre, bien que ce réseau soit construit en partie sur le territoire dalmate, sa direction était assurée par l'administration des chemins de fer de Bosnie-Herzégovine. Sur ces voies ferrées, étaient en vigueur les mêmes tarifs que sur les autres chemins de fer de Bosnie-Herzégovine²⁹. » Comme le remarque avec humour Jelinović, cette voie ferrée constitue « un rare cas où les désirs du peuple dalmate ont coïncidé avec ceux de l'armée »³⁰.

Mais l'éloignement de ces ports par rapport à l'axe de la Bosnie-Herzégovine, alors que celle-ci disposait, avec la Neretva, de la seule véritable voie de pénétration vers l'intérieur des terres de toute la côte dalmate, suscitait des interrogations à Sarajevo.

28- Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za Jadransku...*, *op. cit.*, p. 226.

29- *Ibidem*.

30- *Ibid.*

Les avatars du projet Split - Aržano - Bugojno

Le projet de construction d'une voie ferrée de Split à Bugojno a, de ce fait, connu de nombreux avatars, dus comme dans le cas précédent aux positions opposées de l'Autriche et de la Hongrie. L'Autriche soutenait ce projet pour trois raisons. D'abord, il devait permettre l'exportation des productions de Bosnie-Herzégovine vers les ports de la Dalmatie ; ensuite, il devait contribuer à améliorer les résultats économiques de la Dalmatie, qui était alors frappée par la crise du phylloxéra ; enfin, il était censé favoriser l'inclusion de la Bosnie-Herzégovine dans sa sphère d'influence, ce qui lui permettrait encore une fois de concurrencer la Hongrie.

La Hongrie laissait croire qu'elle ne craignait pas que cette voie ferrée concurrence Fiume, puisqu'elle devait servir à l'exportation de bois et de minerais qui, de toute façon, n'auraient pas transité par ce port. Mais elle était opposée à sa construction parce que celle-ci profiterait à l'Autriche. Or sa préoccupation première était bien de relier son réseau à celui de la Bosnie-Herzégovine afin de pénétrer plus profondément dans ce territoire et d'y asseoir, elle aussi, son influence.

La Dalmatie n'a cessé de plaider pour la réalisation de ce projet. En 1893 la chambre de commerce de Split remet au ministre du Commerce un mémorandum qui appuie la construction d'une ligne Split - Aržano. En 1894, quelques jours avant l'ouverture de Travnik - Bugojno, ce projet est discuté au parlement de Vienne. Les députés de Dalmatie insistent pour que le prolongement vers Split soit considéré comme une question vitale pour la Bosnie-Herzégovine et regrettent que la négociation avec le gouvernement de Bosnie-Herzégovine soit conduite avec aussi peu d'ardeur. En 1894 une délégation dalmate est envoyée à l'empereur qui donne une réponse positive. En 1895 le parlement de Vienne demande au gouvernement d'accélérer la négociation en vue de la construction de la voie ferrée Split - Aržano ainsi que pour Jajce - Banja Luka. En 1897 les députés de Dalmatie posent au parlement de Vienne une question sur la construction de Split - Bugojno.

Malgré ces efforts, la construction de Split - Sinj fut finalement limitée à la Dalmatie. En 1898 les députés de Dalmatie déposèrent au parlement de Vienne un projet urgent de construction d'une ligne Split - Aržano - Bugojno. Le conseil ferroviaire de Bosnie-Herzégovine proposa un projet de loi pour la construction de Split - Aržano (frontière de la Bosnie-Herzégovine : 77 km) et d'une antenne vers Sinj (17 km), mais « Les députés insistent sur le fait que la voie ferrée Split - Aržano restera une liaison de second rang tant qu'elle n'atteindra pas Bugojno », précise Jelinović³¹. Finalement, le gouvernement donne

31- *Ibid.*, p. 180.

son accord le 21 décembre 1898 à l'octroi d'une concession, mais limitée au tronçon Split - Sinj. Alors que les Dalmates souhaitaient que la voie ferrée atteigne Aržano, l'Autriche dirige la voie ferrée plus au Nord vers le *polje* de Sinj, situé à une vingtaine de kilomètres de la frontière, pour deux raisons. D'abord, pour relier la Dalmatie, frappée par la disette, aux réservoirs de grains que constituaient les *polje* de Sinj et de Dicmo, ensuite pour exploiter le lignite des gisements de Sinj et de Dicmo. Cette voie ferrée, longue de 45,075 km, à voie étroite de 0,76 mètre, a été mise en service le 12 septembre 1903 et placée sous la direction des Chemins de fer de Trieste.

Toutefois les budgets ne prévoyaient pas de fonds pour prolonger la ligne au-delà de Sinj tant que la voie ferrée vers Sinj ne serait pas achevée. On s'en émut en Dalmatie. Le 18 novembre 1900, la municipalité de Split proposa alors au gouvernement de commencer la construction de Split - Aržano déjà décidée par la loi et de prendre toutes les mesures pour que la première voie ferrée qui serait construite en Bosnie-Herzégovine soit Aržano - Bugojno. En décembre le *Sabor* de Dalmatie demande au parlement de Vienne de soutenir ce projet. En 1901, à une réunion du conseil, l'empereur affirma que la construction aura lieu.

La relance du projet de ligne Bugojno - Aržano vint d'un accord passé entre l'Autriche et la Hongrie en 1902. En effet, en opposition sur presque toutes les questions concernant la Bosnie-Herzégovine, Autrichiens et Hongrois en vinrent au début du siècle à un partage clair de leurs intérêts. Une loi votée le 8 juin 1902 prévoit la construction des trois voies ferrées suivantes :

- à la demande de l'Autriche, la ligne de Sarajevo à Vardište (frontière entre la Bosnie-Herzégovine et le sandžak de Novi Pazar), amorce de la ligne que l'Autriche voulait construire à travers le *sandžak* de Novi Pazar vers Salonique et Constantinople pour contourner la Serbie ;

- à la demande de la Hongrie, la voie ferrée à écartement normal de Šamac (frontière avec la Croatie) à Doboj pour faciliter sa pénétration en Bosnie-Herzégovine en raccourcissant la distance entre Budapest et Sarajevo de 40 km ;

- enfin, la voie de Bugojno - Aržano, dont il était précisé que sa construction n'interviendrait pas avant l'achèvement de la voie ferrée vers l'Est (Vardište).

Mais l'Autriche et la Hongrie ne purent se mettre d'accord sur le financement de Šamac - Doboj et de Bugojno - Aržano, bien que leur construction soit prévue par la loi. En 1904 la municipalité et la chambre de commerce de Split remirent un mémoire au chef d'État, le major Beck, demandant la construction de Split - Aržano - Bugojno. En 1905 le ministère des Chemins de fer affirmait que tout était prêt pour commencer le chantier de la voie Dugo Polje - Aržano, mais que l'argent manquait pour construire Aržano - Bugojno. L'Autriche ne voyait pas la nécessité, « alors que la voie ferrée Split - Sinj est déjà construite, de

construire encore une voie ferrée en impasse et estime qu'il vaut mieux attendre que soit conclu un accord avec la Bosnie-Herzégovine pour construire toute la ligne jusqu'à Bugojno »³². Une nouvelle fois, le projet était bloqué.

De plus, une fois la Bosnie-Herzégovine dotée d'une constitution (1910) et d'un parlement autonome (*Sabor*), le gouvernement de cette province commença à mener une politique indépendante de construction de chemins de fer, qui remettait en cause la plupart des orientations qui avaient été jusqu'alors décidées par les Autrichiens et les Hongrois.

Le fait que les lignes construites jusqu'alors étaient déficitaires l'incita, pour rembourser les emprunts correspondants, à construire en priorité des voies ferrées vers les régions les plus riches de Bosnie-Herzégovine et donc à privilégier la liaison avec la Posavina. Dans cette perspective, les autorités de Bosnie-Herzégovine considéraient avec suspicion le projet Aržano - Bugojno. Elles estimaient qu'il était trop cher et qu'il allait d'abord servir les intérêts de Split et de la Dalmatie puisque sa construction était soutenue par l'Autriche. Elles proposèrent alors que l'Autriche construise elle-même cette voie ferrée, à ses frais. L'Autriche déclara en retour être prête à construire cette voie ferrée ou à la subventionner. Les autorités de Bosnie-Herzégovine proposèrent alors un nouveau tracé : Bugojno - Gornji Vakuf - Prozor - Varvara - Ravno - Županjac - Aržano, beaucoup plus long et donc inacceptable pour l'Autriche ; c'était une manœuvre pour retarder la construction de cette voie ferrée.

En revanche, le problème de l'accès le plus court à la mer, qui n'avait pas été résolu par l'utilisation des ports méridionaux, fut à nouveau soulevé. « Dominait l'idée que la vallée de la Neretva constituait l'issue la plus naturelle, la plus courte, la plus simple et la moins chère pour relier la Bosnie à la mer³³. » Le conseil provincial de Bosnie-Herzégovine envoie en 1911 un mémorandum au gouverneur Burian pour demander la construction d'une voie ferrée de Metković à Klek / Neum (c'est la reprise du projet envisagé antérieurement) ou de Metković à Porto Tolero, localité située sur la mer au nord du delta de la Neretva³⁴. « Dès que la construction de ce port est à nouveau soulevée, des voix s'élèvent en Dalmatie contre ce projet, bien que la Bosnie-Herzégovine soit une province indépendante », remarque Jelinović³⁵. Pour entraver ce projet, des députés du conseil ferroviaire de Split se rendirent à Sarajevo à la fin de 1911, proposant de diriger vers Split le trafic de la vallée de la Neretva.

32- *Ibid.*, p. 181.

33- *Ibid.*, p. 203.

34- C'est là que sera construit après la deuxième guerre, sous le nom de Ploče, le port desservant la Bosnie-Herzégovine.

35- Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za Jadranske...*, *op. cit.*, p. 203.

À la veille de la guerre, en 1912, un accord fut finalement conclu entre la Bosnie-Herzégovine et le ministère des Finances concernant la construction du réseau ferré en Bosnie-Herzégovine. Il prévoyait entre autres la construction de la voie ferrée à voie étroite Bugojno - Aržano. Mais cet accord, approuvé par le *Sabor* de Bosnie - Herzégovine le 17 février 1913, ne fut pas ratifié par le parlement de Vienne en raison de l'opposition des députés tchèques. Et, avec le déclenchement de la guerre, le projet de voie ferrée Aržano - Bugojno ne fut jamais réalisé.

« Si Venise a étouffé la Dalmatie, l'Autriche l'a torturée d'une manière contraire à la nature. Venise voulait qu'elle ne commerçât point. L'Autriche veut qu'elle commerce d'une manière irrationnelle. Elle sacrifie la Dalmatie aux intérêts de la Hongrie et de Trieste en lui refusant le rattachement ferroviaire avec les provinces de la Bosnie-Herzégovine dont elle a été dans le passé et sera à l'avenir le débouché naturel », écrivait Prezzolini à la fin de notre période³⁶. On ne saurait mieux résumer le sort de la Dalmatie. Si son réseau ferré a finalement été relié à celui de la Croatie, il ne le fut jamais à celui de la Bosnie-Herzégovine. Cette dernière a certes prolongé en 1942 jusqu'au port de Ploče, donc en territoire dalmate, la voie ferrée étroite qui s'arrêtait à Metković ; mais ce tronçon isolé n'a jamais été connecté au réseau dalmate.

Bibliographie

- Arnaoutović Dragomir, *Histoire des chemins de fer yougoslaves, 1825-1937*, Paris, Dunod, 1937.
- Blanc André, *La Croatie occidentale, étude de géographie humaine*, Paris, Institut d'études slaves de l'Université de Paris, 1957.
- Castellan Georges, *Histoire des Balkans*, Paris, Fayard, 1991.
- Desselbrunner Davorin, « Pregled razvitka željeznica u Hrvatskoj » [Aperçu sur le développement des chemins de fer en Croatie], in *Grđevni Godišnjak 2001-2002* [L'Annuaire de la Construction 2001/2002], s.l., s.n.
- Digo vić Pero, *La Dalmatie et les problèmes de l'Adriatique*, Lausanne, F. Rouge, 1944.
- Jelino vić Zvonimir, *Borba za Jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi* [La lutte pour le chemin de fer de l'Adriatique et leurs objectifs économiques], Zagreb, Académie yougoslave des arts et des sciences, 1957.
- Prezzolini Giuseppe, *La Dalmatie*, Genève, Imp. commerciale, 1917.
- Reclus Élisée, *Nouvelle géographie universelle, la terre et les hommes*, vol. 3 « L'Europe centrale », Paris, Hachette et C^{ie}, 1878.

36- Giuseppe PREZZOLINI, *La Dalmatie...*, *op. cit.*, p. 45.

