

---

## **DIPLOMATIE ET INDUSTRIALISATION, AU TRAVERS DES RELATIONS FRANCO-SERBES (1871–1914)**

### **Résumé**

*A partir d'un travail sur les archives diplomatiques françaises relatives à la Serbie, l'industrialisation européenne m'apparaît comme un aspect prenant une importance croissante et conduisant à une réelle évolution du métier de diplomate et de la diplomatie elle-même. En Europe, l'un des phénomènes significatifs de l'industrialisation au XIXe siècle est la densification du réseau de chemin de fer. Entamé dans les Balkans à partir des années 1860, ce processus s'intensifie suite au Congrès de Berlin: l'internationalisation de la question s'accompagne de l'intention de raccorder au plus vite le réseau ferré européen aux lignes construites jusqu'alors par la Turquie. Ce réseau connaît une décennie favorable (1880-1890), pendant laquelle sont construits 27,7% de la longueur totale des lignes existant en 1913. Les deux décennies suivantes sont marquées par un rythme de construction plus lent. A partir de 1878, la construction du réseau ferré devient donc une affaire européenne. En cela, elle devient un objet de préoccupation des pays traversés, comme la Serbie, mais aussi des Puissances, qui cherchent à valoriser leurs propres appareils industriels. C'est en cela que l'industrie devient affaire*

*de diplomatie. Dans les archives consultées, la place du chemin de fer est de premier plan. Il s'agit pour les représentants français d'informer Paris des projets serbes mais aussi des manœuvres concurrentes, afin de donner une place visible aux compagnies de construction et aux banques d'investissement françaises. Par la suite, une fois les travaux entamés, la légation française à Belgrade a aussi la charge de résoudre des problèmes rencontrés par des ouvriers français employés pour la construction des lignes, de défendre la position des ingénieurs français etc. Il est aussi question de contrats d'exploitation de mines, de construction d'usines etc. La diplomatie a donc absorbé les questions industrielles dans son champ d'action. L'industrialisation a également pour effet de transformer la pratique diplomatique. Alors que les informations suivent le chemin du Danube au début de la période étudiée, on note une accélération importante des communications jusqu'en 1914. Grâce au chemin de fer, au télégraphe puis au téléphone, Belgrade se rapproche de Paris. Le métier des représentants français à Belgrade est à la fois simplifié mais la question du secret des échanges apparaît également comme de plus en plus prégnante : qui peut intercepter les messages ? Qui peut les écouter ? La diplomatie industrielle rencontre des problématiques nouvelles.*

**Mots clés:** diplomatie, France, Serbie, l'industrialisation, les Balkans, 1871–1914.

---

L'étude des relations diplomatiques franco-serbes, entre 1871 et 1914, peut conduire à envisager leur évolution à travers le processus d'industrialisation. Une des caractéristiques du XIXe siècle est la multiplication des interactions, dans des cadres nationaux et internationaux. Les quatre décennies qui précèdent la Première Guerre mondiale sont une période où le processus de mise en réseau connaît une accélération à l'intensité inconnue jusqu'ici. Or, le travail du diplomate est lié à ces interactions nouvelles : il est au cœur des réseaux

d'informations internationaux, en tant qu'émetteur d'information ou médiateur. La progression de l'industrialisation conduit donc à faire évoluer l'action diplomatique tout comme les conditions de la pratique diplomatique.

### **L'industrialisation progressive de l'Europe médiane**

L'une des innovations symboliques de l'industrialisation est le chemin de fer. Né de l'application de la machine à vapeur à la locomotion, il révolutionne les conditions de transports et de communication. Le réseau ferroviaire européen est achevé en 1880 en Grande-Bretagne, en France, en Allemagne, en Autriche-Hongrie, une vingtaine d'années plus tard dans le reste de l'Europe. Les techniques du rail se diffusent au-dessus des frontières nationales mais les développements se font de manière séparée. Ainsi, la question de l'écartement des voies ralentit les trajets, mais en 1910, on pouvait voyager en train de Lisbonne à Pékin moyennant de petites interruptions aux changements d'écartements.<sup>1</sup>

Dans le sud-est du continent européen, les premières voies ferrées sont construites à partir de 1860. La mise en place du réseau est déterminée par trois facteurs, comme l'écrit Alexandre Kostov, dans son article intitulé « les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale ».<sup>2</sup> Il distingue ainsi un développement tardif des économies balkaniques, une position géographique caractérisée par la densité importante des voies navigables maritimes et fluviales et l'influence politique et économique des grandes puissances comme éléments de contexte à la mise en place de ce réseau ferroviaire. Les premières lignes sont tout d'abord isolées puis la construction connaît une réelle accélération lors de la décennie 1880–1890, au cours de laquelle 27,7% de la longueur des lignes existant en 1913 sont construits (tableau 1).

<sup>1</sup> Jürgen Osterhammel, *La transformation du monde, une histoire globale du XIXe siècle*, Nouveau monde éditions, Paris, 2017, p 970.

<sup>2</sup> Alexandre Kostov, « les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale », in *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècle, quels enjeux ?* Michèle MERGER dir., Ouest éditions, Nantes, 1995, p 49-60.

La formation du réseau et la mise en place des grands axes est déterminée par les plans nationaux des gouvernements balkaniques mais également par la politique des grandes puissances occidentales qui ont pour but de relier l'Europe occidentale à l'Empire ottoman en assurant la jonction avec les chemins de fer de la Turquie d'Asie et les grands ports des mers Noire, Egée et Adriatique. Les chemins de fers balkaniques sont construits sous l'action de ces deux conceptions, interne et externe. Et si les projets austro-hongrois visent à relier les lignes autrichiennes aux turques via Bucarest, les projets britanniques envisagent eux la construction d'une voie ferrée vers l'Inde en traversant les Balkans à partir de l'Adriatique via Belgrade et Sofia. Par la suite, l'influence grandissante des ports de la région favorise les projets de lignes au départ de Trieste ou de Fiume. Le Congrès de Berlin impose finalement la construction d'une ligne reliant Vienne à Constantinople et à Salonique par Budapest, Belgrade et Nis. Ce qui permet de fixer la construction des premiers axes en Serbie. En 1884, les chemins de fer hongrois sont reliés à ceux de Serbie grâce à un pont sur le Danube, entre Zemun et Belgrade. En 1888, le réseau serbe est connecté aux réseaux turc et bulgare. En 1906, l'ouverture du tunnel du Simplon assure une liaison Paris-Belgrade par Milan et Zagreb. La guerre commerciale entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie entre 1906 et 1911 conduit, en plus du conflit douanier, à envisager plusieurs projets de construction ferroviaire concurrents. Si Vienne cherche à imposer des lignes vers Salonique, Belgrade projette plutôt un débouché sur la mer Adriatique, afin de créer une route commerciale alternative. En 1908, un groupe financier est créé à Paris pour prendre en charge les dépenses de ce chantier, mais les guerres balkaniques ajournent le projet. Vers 1912–1913, les Etats balkaniques sont reliés par 6 lignes aux chemins de fer de l'Autriche-Hongrie, alors que 5 connexions interbalkaniques seulement sont exploitées.<sup>3</sup> La particularité de ce réseau régional reste alors sa multimodalité: les connexions train-bateau sont nombreuses et favorisent le trafic européen.

---

<sup>3</sup> Alexandre Kostov, « les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale », in *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècle, quels enjeux ?* Michèle MERGER dir., Ouest éditions, Nantes, 1995, p 50.

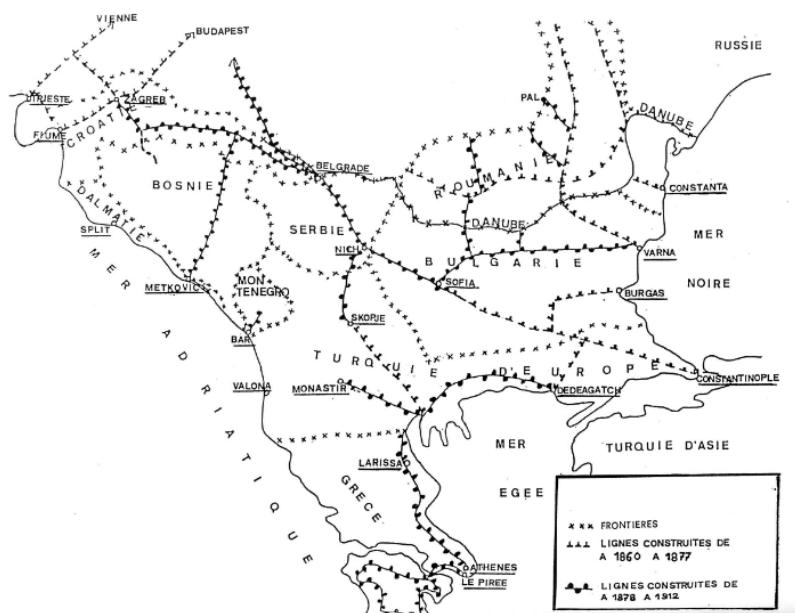


Tableau 1 : Alexandre Kostov, « les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale », in *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècle, quels enjeux ?* Michèle MER GER dir., Ouest éditions, Nantes, 1995, p. 48.

A partir des années 1870, en parallèle à la densification du réseau de chemin de fer, se développent également les lignes de télégraphe, électrifiées au courant du siècle à partir d'expérimentations effectuées en 1837. La télécommunication a pour principe de faire voyager l'information plus vite que les hommes et les objets. L'information commerciale se densifie et favorise la construction de conglomerats économiques internationaux. Grâce au télégramme, les délais de réaction se font plus courts. Ce qui a également une influence sur les communications politiques : les négociations, les conférences se font plus rapidement. Dès les débuts du XXe siècle, les premiers réseaux téléphoniques sont installés mais ils ne prendront réellement de l'importance qu'après la Première Guerre mondiale.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Marie Hassler, « Le comte de Saint-Aulaire, homme-clé des négociations entre la Roumanie et les Alliés », *reCHERches* No. 29, 2022, pp. 111-119.

L'industrialisation telle que présentée s'accompagne d'une ouverture à des capitaux et des investissements. En effet, les travaux d'équipement des Balkans favorisent les transferts de technologie depuis les pays d'Europe occidentale. Les entreprises françaises bénéficient ainsi des vagues de construction de chemins de fer : elles s'intéressent à l'Espagne, à l'Italie, à la Russie et aux Balkans. Il faut citer le nom de Philippe Vitali, fondateur de la Régie Générale pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de fer, qui obtient notamment la concession de l'État serbe.<sup>5</sup> Des firmes métallurgiques, comme la Société de Construction des Batignolles et Schneider et Cie, du Creusot, édifient plusieurs lignes de chemin de fer, ponts et autres ouvrages. Ce processus d'industrialisation nécessitant des capitaux réguliers et très importants, les États choisissent l'ouverture aux investisseurs étrangers. Le principal mode d'exportation des capitaux est alors le placement, par les banques françaises, de titres étrangers auprès du public, les banques servant d'intermédiaires entre gouvernements étrangers et épargnants. Des agents installés à l'étranger ou des filiales peuvent suivre les opérations et intervenir dans les affaires économiques internationales. A partir de 1871, un titre étranger ne peut être admis à la Bourse de Paris qu'après un avis du ministère des Affaires étrangères. En 1908, les titres étrangers représentent 55% du capital total des valeurs cotées à la Bourse de Paris.<sup>6</sup> On attend alors des diplomates en poste à l'étranger qu'ils surveillent les conditions de mise en place de ces emprunts. A la fin du XIXe siècle, l'association entre industriels et banquiers donne naissance à de véritables consortiums : en plus de l'exemple de la Société de Construction des Batignolles déjà citée, qui travaille avec la Régie générale des Chemins de fer en Serbie, on y trouve également, sans être exhaustive, l'association entre la Banque française pour le commerce et l'industrie, la Société des grands travaux de Marseille.

---

<sup>5</sup> Alexandre Kostov, « les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale », in *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècle, quels enjeux ?* Michèle MERGER dir., Ouest éditions, Nantes, 1995, p 51

<sup>6</sup> Dominique Barjot, *Histoire économique de la France*, Nathan Université, Paris, 1995, p 281.

Tableau n° 1 : Principales lignes de chemin de fer construites en Europe par la Régie Générale des Chemins de Fer

1859-62 :	Pays-Bas :	Utrecht-Zwolle :	90 kms
	Espagne :	Malaga-Cordoue :	193 kms
	Italie :	Bologne-Pistoia :	15 kms
1862-70 :	Espagne :	Cordoue-Grenade :	11 kms
	Italie :	Réseau des Chemins de Fer Méridionaux <sup>15</sup>	405 kms
		Réseau des Chemins de Fer Calabro-Siciliens <sup>16</sup> :	640 kms
1870-80 :	Empire ottoman :	(Turquie d'Europe) (dont Andrinople-Constantinople	468 kms 356 kms)
	Italie :	Réseaux divers	85 kms
1881-97 :	Serbie :	Chemins de Fer de l'Etat serbe <sup>17</sup>	506 kms
1887-96 :	Empire ottoman :	(Turquie d'Europe)	851 kms
		(dont Salonique-Constantinople (dont Salonique-Monastir	510 kms 210 kms)

Sources : Régie Générale des Chemins de Fer

L'industrialisation progressive de l'Europe conduit à une modification des expériences économiques, à une transformation des paysages, mais également à une intégration de l'industrie, au sens large, dans le champ d'action diplomatique.

### **L'intégration de l'industrialisation dans le champ d'action diplomatique**

La place de l'industrie est croissante dans le travail diplomatique. Cela est perceptible de façon quantitative dans les archives. La place accordée à l'économie et à la finance se renforce considérablement à partir de 1880. Ainsi, pour les archives du consulat de France à Belgrade, constituées de dossiers comprenant des documents de 1838 à 1879, on ne compte qu'un seul carton pour les affaires économiques et financières, réunissant les courriers adressés au consulat. Les archives de la Légation de France à Belgrade, pour la période suivante, à savoir 1880 à 1941, réunissent 9 cartons, dont les thèmes sont nettement plus précis : questions financières (2 cartons), questions économiques et commerciales (2 cartons), entreprises françaises en Serbie (cinq cartons). Il s'agit d'une augmentation significative, d'autant qu'il existe de nombreuses lacunes

documentaires pour la deuxième période évoquée : les transferts d'archives pendant les conflits ont causé la disparition de nombreuses caisses.<sup>7</sup>

L'intégration de l'industrialisation dans le champ de l'action diplomatique doit aussi être considérée de façon qualitative. Les questions liées à l'industrie française atteignent les diplomates en service à l'étranger de manière très diversifiée. En observant la documentation diplomatique, issue du Ministère des Affaires étrangères ou du Ministère de la Défense, on remarque que les services légataires à Belgrade apparaissent peu à peu comme des relais des industries françaises, cherchant à investir en Serbie.

4 documents peuvent donner une idée de l'étendue de cette diplomatie de l'industrie.

Datée du 9 mars 1885, une lettre du Marquis de Reverseaux, ministre de France à Belgrade, adressée à Jules Ferry, alors Président du Conseil des ministres et Ministres des Affaires étrangères, montre explicitement le rôle joué par la Légation dans le choix que le gouvernement serbe effectue pour une commande de matériel d'artillerie.<sup>8</sup> Dans un contexte de rivalités entre les usines allemande Krupp, britannique Armstrong et française De Bange, le ministre souligne la longue indécision du gouvernement serbe. Il évoque aussi l'influence exercée par ministre d'Allemagne : « les membres de la commission, circonvenues tout d'abord par Krupp et influencés par le Ministre d'Allemagne, s'étaient déclarés partisans des pièces allemandes ». Pour parvenir à un choix différent, favorable à l'industrie française, le ministre français s'appuie sur l'influence du roi Milan mais appuie fortement sur l'action de la Légation. Il souligne que cette attitude s'est faite avec l'autorisation du Ministère des Affaires étrangères français. L'appui aux industries nationales est donc un élément constitutif de la politique de la jeune III<sup>e</sup> République qui cherche à s'affirmer davantage sur la

---

<sup>7</sup> En 1940, lors du transfert de la Légation à Athènes, seules 13 caisses sur les 24 au départ de Belgrade arrivent à destination.

<sup>8</sup> SHD, 7N1574, lettre du 9 mars 1885 du marquis de Reverseaux, ministre de France à Belgrade à Jules Ferry, président du Conseil et ministre des Affaires étrangères.



scène européenne, après des années de repli. Le Marquis de Reverseaux montre que selon lui, la victoire du système De Bange par la commande de 23 batteries de canons de campagne de 80 mm, permet à la fois une avancée de l'industrie française en Serbie mais aussi de façon plus large, une avancée de la diplomatie française, face à ses concurrents, notamment l'Allemagne.

**REVERSEAUX DE VOUVRAY, Jacques – Marie – Ferdinand – Frédéric Guéau, marquis de**, né le 6 mars 1845, licencié en droit ; attaché à la direction politique 9 novembre 1866 ; attaché payé, 30 juin 1871, chevalier de la Légion d'Honneur 9 mai 1874 ; secrétaire de deuxième classe (hors cadres), désigné à Tanger, 15 décembre 1875 ; nommé secrétaire de 2<sup>e</sup> classe à Tanger, 31 décembre 1875 ; chargé d'affaires, 20 juillet 1876-5 mars 1877, rédacteur au cabinet, 20 novembre 1877 ; secrétaire de 2<sup>e</sup> classe hors cadres (commission des Pyrénées), 8 mars 1879 ; secrétaire de 2<sup>e</sup> classe chargé des mêmes fonctions, 25 mars 1879 ; secrétaire de 1<sup>ère</sup> classe à Rome, 20 avril 1880 ; conseiller d'ambassade, 1<sup>er</sup> avril 1882, *envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Belgrade, 6 mars 1884* ; délégué de France à la Commission européenne du Danube, 12 octobre 1885 ; ministre plénipotentiaire de 1<sup>ère</sup> classe en Egypte, 14 mars 1891, officier de la Légion d'Honneur, 10 novembre 1893, commandeur de la Légion d'honneur, 10 novembre 1893, ambassadeur à Madrid, 19 avril 1894, à Vienne, 14 octobre 1897, commandeur du Mérite agricole, 22 janvier 1905.

Le Marquis de Reverseaux, biographie

Si l'armement est un objet traditionnel des enjeux de relations entre Etats, les archives permettent également de comprendre l'action des membres de la Légation au sujet d'objets plus récents de la société industrielle, comme le téléphone. En juin 1898, le Ministre des Affaires étrangères serbe annonce à la Légation française le choix du gouvernement de Belgrade d'adopter pour l'installation des appareils téléphoniques en Serbie le système autrichien de la fabrique Berliner, qualifié de « système hongrois ».<sup>9</sup> Le ministre remercie néanmoins les membres de la Légation française d'avoir présenté au mieux les différents aspects de l'offre française. Pour renforcer leur argumentation, les diplomates peuvent s'appuyer sur la documentation envoyée directement par des différentes sociétés industrielles, cherchant à investir à l'étranger<sup>10</sup>. Ces sociétés présentent leurs catalogues et leurs matériels mais cherchent surtout

<sup>9</sup> CADN, 79PO/A/157, lettre du 9 juin 1898 du ministère des Affaires étrangères serbe à la Légation de France à Belgrade.

<sup>10</sup> CADN, 79PO/A/157, lettre du 15 mars 1898 de la Société industrielle des Téléphones au ministre de France à Belgrade.

l'appui de la Légation : elles insistent donc sur leur probité et leur honorabilité, celles-ci pouvant être mises au service de la diplomatie française.<sup>11</sup>

La diplomatie n'étant pas le seul fait des diplomates, la Légation de France à Belgrade cherche également à s'appuyer sur la proximité de certains Français avec la monarchie pour asseoir la présence industrielle française en Serbie. Ainsi, en novembre 1903, Monsieur Benoît, alors ministre de France à Belgrade écrit à Théophile Delcassé, ministre des Affaires étrangères pour lui demander son soutien afin de permettre la nomination du lieutenant-colonel de Rose au grade de Colonel de réserve.<sup>12</sup> Il apparaît pour la Légation que la proximité du lieutenant-colonel de Rose auprès de Pierre Ier pourrait être très avantageuse, dans les circonstances nouvelles où elle n'a pas de relations régulières avec le nouveau gouvernement serbe issu du coup d'Etat de 1903. Le premier argument mis en avant par le diplomate est le rôle que pourrait jouer le lieutenant-colonel de Rose dans les négociations d'un contrat de matériels d'artillerie entre l'armée serbe et la Compagnie des Aciéries de Saint-Chamond. L'importance de l'activité industrielle au début du XXe siècle rend nécessaire la mise en place de réseaux de connaissances et d'influence auprès du gouvernement serbe. La Légation cherche à mettre en avant un proche du nouveau roi, afin que cette proximité devienne un atout dans les négociations commerciales à venir.

Ce rôle de médiateur, la diplomatie le développe pour les différents aspects de l'industrie française. Nous avons évoqué l'armement et les communications téléphoniques. Les chantiers liés à la mise en place du réseau ferré serbe conduisent tout autant à une implication diplomatique. Soutenir des entreprises de travaux publics, des compagnies d'investissement, des ingénieurs devient une des missions des agents français. Il en est de même avec le secteur des mines. La découverte de différents gisements en Serbie attire

---

<sup>11</sup> Marie Hassler, *Les relations diplomatiques franco-serbes entre 1871 et 1914: histoire d'une montée en puissance*, Université de Lorraine, 2021, p. 35.

<sup>12</sup> SHD, 7N1574, lettre du 8 novembre 1903 de M. Benoît, ministre de France à Belgrade à Théophile Delcassé, ministre des Affaires étrangères.

plusieurs entreprises européennes: la Légation française appuie les investissements nationaux. A partir de l'été 1911, il est souvent question d'un syndicat formé entre la Banque franco-serbes, la maison Louis Dreyfus et la Société d'entreprises de dragages et de Travaux Publics, dont l'objectif est la réalisation de travaux publics en Serbie. La situation de cette association est l'objet de correspondances régulières entre Paris et Belgrade jusqu'en 1914, moment où la guerre interrompt les négociations. Cet exemple permet de montrer que l'industrie est devenue, en quelques décennies, un enjeu clef de l'action diplomatique.<sup>13</sup>

Cette diplomatie nouvelle se trouve également en charge de la situation d'individus recherchant appui ou aide, dans le cadre de la mise en place de ces contrats et de ces chantiers. Cette assistance n'est pas en tant que telle une nouveauté dans le champ d'action diplomatique. A l'étranger, le consulat ou l'ambassade sont les points de référence des voyageurs en cas de problème. Mais on note une évolution, lorsqu'on observe les archives relatives à la Serbie : à partir des années 1870, le nombre de Français souhaitant les services de la Légation augmente. Ils sont plus nombreux en Serbie, l'industrialisation du pays conduit à attirer différentes figures : ingénieurs mis à disposition de compagnie de transport, ouvriers, etc.

En 1874, le consulat français est sollicité par le gouvernement serbe, pour obtenir la désignation d'un ingénieur pour la construction du chemin de fer<sup>14</sup>. L'affaiblissement de la puissance française depuis la défaite de 1871 est considéré comme une garantie d'impartialité dans le choix de cet ingénieur. Pendant plusieurs mois, les échanges sont réguliers: présentation des conditions de travail, du traitement, de la durée de l'engagement... Le consul présente plusieurs candidats possibles pour la mission. En 1875, le choix est finalement fixé sur M.Poncin, qui devient ainsi Directeur des Chemin de fer serbes. Par la recherche de cet ingénieur, le consulat a pu montrer sa fiabilité auprès des autorités serbes mais a

---

<sup>13</sup> Marie Hassler, *Les relations diplomatiques franco-serbes entre 1871 et 1914: histoire d'une montée en puissance*, op. cit., p. 70.

<sup>14</sup> CADN, 79/PO/A/49, lettre du 16 février 1874 de M. Marinovitch, ministre des Affaires étrangères de Serbie à M. d'Istria, gérant de l'Agence et du consulat.

surtout pu placer un ingénieur français à un poste clef, dans cette période de construction du réseau ferré. En 1880, un groupe d'ouvriers français écrit au consulat pour connaître l'avancée des travaux. Ils sont à la recherche d'emploi et veulent connaître l'ouverture de chantiers de construction du chemin de fer.<sup>15</sup>

L'industrialisation, par différents aspects, devient un point central de l'activité des diplomates. Cherchons maintenant à observer en quoi la pratique du métier s'en trouve modifiée.

### **Vers une industrialisation de la diplomatie ?**

Le changement le plus flagrant apporté par la révolution des transports est la vitesse. La densification des réseaux de chemin de fer et de télécommunication permet une accélération des déplacements et des communications, deux éléments essentiels dans l'action diplomatique. La situation de la Serbie, au cœur des Balkans, rend les contacts avec Paris assez complexes jusqu'à la fin du XIXe siècle. Ils sont en effet très dépendants des conditions climatiques. Ainsi, en 1879, l'arrivée à Belgrade du nouveau ministre résident, le baron Des Michels, est fortement retardé par un Danube gelé. Parti de Paris le 3 février, il ne parvient à Belgrade que le 11 du mois.<sup>16</sup> Il explique ce délai par « l'interruption de la navigation sur le Danube », du fait de la glace sur le fleuve. Pour présenter ses lettres d'accréditation au Prince Milan, il faut ensuite envisager un voyage jusqu'à Nis : « Son Altesse a exprimé le désir que j'allasse lui présenter à Nis les lettres de Monsieur le Président de la République. Je me prépare donc à ce voyage qui ne demande pas moins de huit à dix jours, et qui ne [laisse] pas, en raison de l'état des voies de communication, d'être assez compliqué en cette saison. » En août 1883, le ministre résident doit constater le retard de l'arrivée de la valise diplomatique : « La valise du 26 août m'a apporté une dépêche politique en date du 9 de ce mois, dans laquelle Votre Excellence me priait de me concerter avec mes

---

<sup>15</sup> CADN, 79/PO/A/124, lettre du 12 mai 1880, de Jules N. Elisée au gérant du consulat français de Belgrade.

<sup>16</sup> CADC, P14117, lettre du 19 février 1879 du ministre résident Des Michels au ministre des Affaires étrangères Waddington

collègues... Lorsque cette dépêche m'est parvenue, la démarche qu'elle m'enjoignait n'avait plus d'objet».<sup>17</sup> Les ordres sont dépassés par la lenteur des communications. En janvier 1884, la difficulté des communications fait à nouveau l'objet de quelques lignes dans un télégramme: « Dans les rudes hivers de Serbie, en effet, les communications deviennent difficiles ; les routes de l'intérieur du pays sont obstruées par les neiges, la congélation des rivières arrête la navigation, et comme il n'y a pas encore de chemins de fer, toute activité politique se trouve forcément enrayée pendant quelques semaines ».<sup>18</sup> La mise en place du réseau ferré et des télécommunications va rapprocher Belgrade de Paris au cours de la décennie suivante. L'information circule plus vite et cela change profondément la pratique diplomatique. Ainsi, le télégraphe augmente la pression directe sur les diplomates en poste à l'étranger et sur les instances décisionnaires. Les délais de réaction sont plus courts, les conférences internationales sont plus brèves. Les représentations diplomatiques sont alors soumises au temps réel des instructions venues des capitales. Les diplomates à l'étranger perdent en autonomie d'action, autonomie que leur laissait la lenteur des communications. Au contraire, cette autonomie devient finalement un élément désagréable car imposé quand un diplomate se voit coupé du réseau de câbles ou de train.<sup>19</sup>

La mise en place de réseaux de communication permet l'accélération de l'information mais conduit également à s'inquiéter de la subversion de la télégraphie.<sup>20</sup> La surveillance des communications diplomatiques est bien plus ancienne et n'attend pas la mise en place des systèmes modernes de communication. Des valises sont parfois ouvertes ou retenues par des douanes étrangères : en 1875, des lettres venues de Paris sont retenues à la frontière serbe par la direction des postes hongroises. Cependant, avec les

<sup>17</sup> CADC, P14119, lettre du 29 août 1883 du ministre résident au ministre des Affaires étrangères Fallières.

<sup>18</sup> CADC, P14119, télégramme du 4 janvier 1884.

<sup>19</sup> Jürgen Osterhammel, *La transformation du monde, une histoire globale du XIX<sup>e</sup> siècle*, Nouveau monde éditions, Paris, 2017, p 978.

<sup>20</sup> Marie Hassler, *Les relations diplomatiques franco-serbes entre 1871 et 1914: histoire d'une montée en puissance*, op. cit., p. 102.

télégrammes, la question de la sécurité des communications prend de l'ampleur. Les messages sont chiffrés (codés) mais il est régulièrement question de la sécurité des transmissions : les services diplomatiques sont à la recherche de moyens de communication les plus sûrs. On craint que les télégrammes soient interceptés et déchiffrés. Pour cette raison, plusieurs moyens de communication sont employés en parallèle : lettres par valises, dépêches, télégrammes. En 1889, le ministre résident à Belgrade choisit de faire accompagner les valises jusqu'à Vienne par un coursier, par réaction à des tentatives d'effraction. Il fait prolonger cette surveillance en juin 1890, suite à l'ouverture illégale d'une valise italienne.<sup>21</sup>

## Bibliographie

CADN, 79PO/A/157, 79/PO/A/49, 79/PO/A/124, P14117, P14119

SHD, 7N1574

Barjot, Dominique, *Histoire économique de la France*, Nathan Université, Paris, 1995.

Kostov, Alexandre « les Balkans et le réseau ferroviaire européen avant la Première Guerre mondiale », in *Les réseaux européens transnationaux, XIXe-XXe siècle, quels enjeux ?* Michèle MERGER dir., Ouest éditions, Nantes, 1995, p 49-60.

Osterhammel, Jürgen, *La transformation du monde, une histoire globale du XIXe siècle*, Nouveau monde éditions, Paris, 2017.

Hassler, Marie, *Les relations diplomatiques franco-serbes entre 1871 et 1914: histoire d'une montée en puissance*, Université de Lorraine, 2021.

Hassler, Marie, "Le comte de Saint-Aulaire, homme-clé des négociations entre la Roumanie et les Alliés", *reCHERches* No. 29, 2022, pp. 111-119. DOI: <https://doi.org/10.4000/cher.14333>

---

<sup>21</sup> CADN, télégramme du 22 juin 1889.

## Summary

### **DIPLOMACY AND INDUSTRIALIZATION: FRANCO-SERBIAN DIPLOMATIC RELATIONS BETWEEN 1871 AND 1914**

According to research conducted in the French diplomatic archives related to Serbia, the evolution of Franco-Serbian diplomatic relations between 1871 and 1914 can be envisaged through its industrialization process. In Europe, one of the significant phenomena of industrialization during the 19th century was the intensification of the railway network. This process, which started in the Balkans during the 1860s, intensified after the Berlin Congress: its internationalization was accompanied by the intention to connect the European rail network as quickly as possible to the lines built until then by the Ottoman Empire. This network experienced a favourable decade (1880-1890), during which 27.7% of the total length of the existing lines were built in 1913. The next two decades were marked by a slower pace of construction. From 1878, the construction of the railway network became a European affair. It is here that it became an object of concern for countries, such as Serbia, but also other countries, which sought to develop their own industrial network. That is precisely what makes the industry a matter of diplomacy. In the archives consulted, the railway's place is prominent. For the French representatives, it is a question of informing Paris of Serbian projects but also of competing manoeuvres, in order to provide a visible status to the French construction companies and investment banks. Subsequently, once the work had begun, the French delegation in Belgrade was also responsible for solving problems encountered by French workers employed for the construction of the lines, as well as defending the position of French engineers, etc. Moreover, the French diplomats had to address issues such as the allocation of mining contracts, the further construction of factories, etc. Diplomacy thus absorbed industrial

issues into its scope of action. Industrialization also transformed diplomatic practice. While the information followed the Danube river's path at the beginning of the study period, there wasn't a significant acceleration of communications until 1914. Thanks to the railway, the telegraph and then the telephone, Belgrade started getting closer to Paris. The job of the French diplomats in Belgrade was simplified, but the question of trade secrets also appeared to be more and more prominent: who could intercept such messages? Who could listen to them? Therefore, industrial diplomacy started facing new problems.

**Key words:** diplomacy, France, Serbia, industrialization, the Balkans, 1871–1914.

---



**САЖЕТАК****ДИПЛОМАТИЈА И ИНДУСТРИЈАЛИЗАЦИЈА:  
ФРАНЦУСКО-СРПСКИ ДИПЛОМАТСКИ  
ОДНОСИ ИЗМЕЂУ 1871. И 1914. ГОДИНЕ**

Почетка рада на документима француских дипломатских архива, који се односе на Србију, указао ми је да је европска индустријализација аспект који добија на значају и води ка стварној еволуцији професије дипломате и саме дипломатије. У Европи, један од значајних феномена индустријализације у деветнаестом веку јесте развој железничке мреже. Започет на Балкану од 1860, овај процес се интензивира након Берлинског конгреса: интернационализација питања је праћена намером да се што пре повеже европска железничка мрежа са линијама које су до тада изграђене у Турској. Ова мрежа има повољну деценију развоја (1880-1890), током које се гради 27,7% од укупне дужине линија које су постојале 1913. године. Следеће две деценије обележене су споријим темпом изградње. Од 1878. године изградња железничке мреже постаје европски посао. Упоредо, постаје и питање од велике важности земаља преко којих пролази, попут Србије, али и Великих сила које покушавају да промовишу своје индустрије. Ово је место где индустрија постаје дипломатија. У архивама који су консултоване, место железнице је у првом плану. На француским дипломатским представницима је обавеза да информишу Париз о српским пројектима, као и о конкурентским плановима, да би омогућили продор француским грађевинским компанијама и инвестиционим банкама. Након што су послови започети, Амбасада Француске у Београду је задужена за решавање проблема са којима се суочавају француски радници у изградњи железничких линија, да бране позицију француских инжењера итд. Такође, и за уговоре о експлоатацији рудника, изградњу постројења итд. Дипломатија је апсорбовала

индустријска питања у свом пољу деловања. Индустријализација има и ефекат трансформације дипломатске праксе. Иако информације прате трасу Дунава на почетку проучаваног периода, долази до значајног убрзања комуникација до 1914. године. Захваљујући железници, телеграфу и телефону, Београд се приближава Паризу. Професија француских дипломатских представника у Београду је и поједностављена, али се и питања тајности размена порука све више увећавају: Ко може пресрести поруке? Ко их може слушати? Индустријска дипломатија наилази на нове проблеме.

**Кључне речи:** дипломатија, Француска, Србија, индустријализација, Балкан, 1871–1914.

---