

*Arthur-Viorel TULUȘ**

**CONNEXION DE LA BESSARABIE AU COMMERCE EXTERIEUR
DE LA ROUMANIE PAR LES BOUCHES DU DANUBE.
L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS**

THE LINKAGE OF BESSARABIA TO ROMANIA'S FOREIGN TRADE
THROUGH THE DANUBE MOUTHS.
THE PROBLEM OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE

- Abstract -

During the interwar period, although the Romanian state developed a strategy to ameliorate the disastrous Bessarabian land transport infrastructure, road or railway, inherited from Tsarist Russia, most projects were not implemented. Due to this fact, the province's economic potential was not fully exploited, as the costs of land transportation were extremely high, greatly increasing the price of Bessarabian exportable goods. Thus, it became an imperative necessity to find new solutions, alternatives to the terrestrial routes, so as to direct the grains, the main produce of Bessarabia, towards the traditional selling centres – the Danubian ports or Constanța. Besides the Pruth river, such a commercial route was represented by the transportation of agricultural goods from northern Bessarabia through the opening of a line of maritime cabotage from Bugaz, a small port in the district of Cetatea Albă. Unfortunately, in this case, the Romanian ports from the maritime Danube were affected by the excessive taxes imposed by the European Commission of the Danube, which made this route unattractive and unprofitable.

Key words: Bessarabia, Bugaz, transport, foreign trade, Interwar Period

**CONECTAREA BASARABIEI LA COMERȚUL EXTERIOR AL ROMÂNIEI
PRIN GURILE DUNĂRII. PROBLEMA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT**

- Rezumat -

În perioada interbelică, deși statul român s-a străduit să amelioreze infrastructura de transport deficitară din Basarabia moștenită din vremea Imperiului Rus, multe din proiecte nu au fost duse la capăt. Datorită acestei situații, potențialul economic al regiunii nu a fost

* Docteur en histoire, maître de conférences à l'Université « Dunărea de Jos », Galați.

Danubius, XXX, Supliment, Galați, 2012, pp. 169-180.

suficient valorificat, costurile de transport pe uscat fiind extrem de mari, crescând prețul grânelor basarabene la export. De aceea, a devenit imperios necesară găsirea unor noi soluții, ca alternative la transportul pe uscat, prin care grânele basarabene să fie îndreptate spre portul Constanța, principalul centru de vânzare al lor. În afară de transportul pe râul Prut, o altă soluție a fost transportul grânelor din nordul Basarabiei prin intermediul micului port Bugaz din județul Cetatea Albă. Din păcate, în acest caz, porturile românești de la Dunărea maritimă erau afectate de taxe excesive impuse de Comisia Europeană a Dunării, fapt care a făcut această rută neatractivă și neprofitabilă.

Cuvinte cheie: Basarabia, Bugaz, transport, comerț exterior, Dunărea, perioada interbelică,

Le retour de la Bessarabie au territoire de la Roumanie (27 mars - 9 avril 1918), ouvrait, parmi d'autres, des opportunités économiques à mettre en pratique dans le cadre d'un ensemble général qui visait aussi l'intégration économique de la province dans la Grande Roumanie. Il était nécessaire de trouver de nouvelles solutions, car la longue occupation tsariste de la province (1812-1918) avait dirigé la plupart des exports bessarabiens vers l'est, vers le centre de l'ancien Empire et, par conséquent, au moment de l'Union avec la Roumanie, l'infrastructure des transports terrestres de Bessarabie correspondait à cette réalité.

Dans la période de l'entre-deux-guerres, les principales marchandises d'exportation de Bessarabie sont les produits agricoles. D'ailleurs, l'agriculture continue à représenter la principale branche de l'économie de Bessarabie grâce au sol fertile, aux conditions climatiques, à l'expérience accumulée par les paysans le long des générations et au rôle de fournisseur de céréales et produits agricoles, accordé à cette province par l'ancienne administration tsariste. Pendant les premières années après la Grande Union, en comparaison avec d'autres régions du pays, l'agriculture de la province a un recul important; il s'agit, premièrement, des changements généraux, causés par la réforme agraire, le passage de la culture des grands domaines fonciers à l'agriculture des petites et moyennes propriétés et, deuxièmement, du fait que la Bessarabie a dû subir l'interruption totale des échanges commerciaux avec les régions du côté gauche du Dniestr. Plus tard, les marchandises de Bessarabie sont orientées vers la Roumanie; pourtant, cette solution reste moins profitable dans la période de l'entre-deux-guerres qu'à l'époque précédente, jusqu'à la Première Guerre Mondiale¹.

Le commerce bessarabien avant 1918 a les caractéristiques suivantes. Le commerce intérieur est concentré dans les villes de Bessarabie. Le commerce extérieur vise la Russie et les pays de l'ouest et se déroule surtout par le port

¹ Ion Agrigoroaiei, Gheorghe Palade, *Basarabia în cadrul României întregite. 1918-1940 (La Bessarabie dans la Grande Roumanie)*, Kichinev, 1993, p. 82.

d'Odessa et beaucoup moins par les ports du Danube. Le commerce de transit implique le mouvement des marchandises sur le Dniestr vers Odessa et, en sens inverse, sur la voie ferrée qui lie Odessa et Iași. Les marchandises principales sont locales et surtout envoyées en Russie: céréales, vin, fruits et animaux².

Jusqu'en 1918, le commerce en Bessarabie est pratiqué par 1% de la population, la majorité des commerçants ayant d'autres origines ethniques que les autochtones. En général, les commerçants, surtout des Juifs, achètent les céréales de chez les paysans, et les transportent dans leurs greniers, proches des gares ou des ports. Moins souvent, les paysans transportent leurs produits agricoles dans les villes, où les mêmes commerçants les achètent tout de suite pour les revendre après à des maisons d'exportation. Les prix offerts par ces intermédiaires sont d'habitude sous le prix du marché, et cela maintient les paysans dans un certain recul économique³.

Pendant les premières années après l'Union de 1918, l'activité commerciale de la Bessarabie est caractérisée par une fausse effervescence ; suite à l'association avec les entreprises de l'Ancien Royaume, les firmes locales ont des bénéfices. A leur tour, celles-ci sont intéressées à ouvrir en Bessarabie des filiales et des branches commerciales pour satisfaire les nécessités de la population après la guerre. La prospérité apparente, basée sur la consommation, baisse rapidement. D'un côté, la réforme agraire de 1918-1924 et d'autres problèmes de la province mènent également à la baisse de la production quantitativement et qualitativement. De l'autre côté, l'arrêt des relations commerciales avec divers centres industriels de la Russie soviétique et, surtout, l'interdiction de faire du transport sur le Dniestr ou de bénéficier de la grande débouchée Odessa provoquent des pertes importantes à l'économie de la Bessarabie. Dans ces conditions, des efforts sont faits pour ouvrir de nouvelles voies commerciales avec les pays voisins et la douane de Kichinev est ouverte. Des échanges commerciaux sont établis sur le Danube avec la Pologne, la Tchécoslovaquie, la Bulgarie, la Yougoslavie, la Hongrie, l'Autriche et l'Allemagne et, à la Mer Noire, avec la Turquie. Le commerce intérieur est développé sur le Prout avec la Bucovine et la partie de l'ouest de la Moldavie⁴.

Il ne faut pas oublier les liens économiques de la Bessarabie avec le monde grâce aux bouches du Danube. Dans un article de 1925, publié dans la revue « *Democrația* » (La Démocratie), le général Scarlat Panaitescu, devenu membre

² Nicolae Enciu, *Basarabia în anii 1918-1940: evoluție demografică și economică (La Bessarabie entre 1918-1940: évolution démographique et économique)*, Kichinev, 1998, p. 72.

³ C. Filipescu, Eugeniu N. Giurgea, *Basarabia: Considerațiuni generale, agricole, economice și statistice (La Bessarabie: considérations générales, agricoles, économiques et statistiques)*, Kichinev, 1919, p. 138.

⁴ Nicolae Enciu, *op. cit.*, p. 74.

correspondant de l'Académie Roumaine, souligne le rôle des bras du Danube dans l'organisation défensive de la Bessarabie. En passant de Chilia à Cetatea Albă de la Moldavie médiévale aux réalités de la période de l'entre-deux-guerres, le général considère ces bouches du Danube et les ports afférents, les objectifs les plus précieux pour le bon fonctionnement de l'Etat roumain. Scarlat Panaitescu affirme : « La Bessarabie doit organiser une forte résistance et elle le fera en s'appuyant sur le quadrilatère Chilia par Basarabeasca – Bălți – Iași – Galați (...) Cette région doit être mieux organisée, car l'administration du régime antérieur avait une toute autre vision. Elle a besoin donc, d'un bon réseau de communication, une centralisation de l'industrie régionale et une meilleure spécialisation »⁵. Le général pense que la ville de Kichinev ne peut plus jouer le rôle d'un centre local plus développé et que l'Etat Roumain doit avoir comme but le développement de la région Chilia – Bălți – Iași – Galați.

Malgré le fait que la Russie tsariste avait défavorisé le rôle du Prout et favorisé, au contraire, le Dniestr, ou bien qu'elle ait tenu la Bessarabie du Sud dans un état de sous-développement évident sous l'aspect de l'infrastructure de communication, « la richesse de la Bessarabie était quand même drainée comme suit: ¼ sur la rivière de Prout, ½ par voie terrestre, y compris les chemins de fer et ¼ sur le Dniestr »⁶. Par ailleurs, ces indicateurs sont la meilleure preuve que les autorités tsaristes n'avaient pas du tout encouragé le développement de la province, au contraire. En 1919, sur les 2.000 km de routes carrossables, seulement le dixième, autour de 200 Km⁷ étaient pavés de pierre, le reste étant des routes ordinaires de terre. En outre, la terre étant gluante, durant le printemps et l'automne, saisons avec les précipitations les plus riches, les routes devenaient entièrement impraticables pour les marchandises volumineuses et lourdes, voire les céréales⁸. À l'exception d'une route d'environ 40 km, construite pendant la Première Guerre mondiale, qui liait Lipcani et Noua Suliță, le reste de 200 km pavés de pierre n'étaient pas stratégiquement distribués sur le territoire, se trouvant

⁵ Scarlat Panaitescu, *Aspecte economice și sociale din Basarabia (1920-1926) (Aspects économiques et sociaux de Bessarabie)*, vol. I, Kichinev, 1926, p. 115. Le volume contient plusieurs articles publiés par l'auteur dans diverses revues et publications, l'article en question ayant le titre *Din organizarea defensivă a Basarabiei (Sur l'organisation défensive de la Bessarabie)*.

⁶ *Ibidem*, pp. 116-117.

⁷ Ștefan A. Nicolae, *Șoselele Basarabiei și șoselele moderne (Les Routes de Bessarabie et les routes modernes)* Kichinev, 1927, p. 3. L'auteur indique l'existence dans la province, au moment de la prise en possession par l'Administration roumaine, d'un réseau routier de longueur d'approximativement 254 kilomètres. Selon certains calculs de l'époque pour une surface de 100 km², il y avait 575 mètres de route, soit 100 fois moins que la moyenne européenne de cette époque-là.

⁸ C. Filipescu, Eugeniu N. Giurgea, *op. cit.*, pp. 290-291.

en grande partie autour de Kichinev (la route en direction de Vorniceni-Nisporeni était pavée sur une longueur de 12 km, celle entre Orhei et Crâuleni avait 76 Km pavés, vers Hîncești il y en avait environ 22 km). De petites portions de 2-3 km de routes pavées de pierre étaient réparties sur toute l'étendue de la province entre le Prout et le Dniestr, là, où la circulation était la plus difficile, à cause du terrain⁹. Dans ces conditions, les coûts des transports terrestres (les chars) étaient très élevés et non-profitables, augmentant de beaucoup le prix des marchandises de Bessarabie destinées au commerce.

En ce qui concerne le réseau de voie ferrée, il était aussi très réduit, seul le lien entre Ungheni et Tighina pouvait être considéré comme voie principale, le reste étant des lignes secondaires. Parmi celles-ci, nous pouvons noter des liens entre Ocnîța et Bălți, Ungheni et Bălți, la ligne qui traversait la Bessarabie du Nord par Noua Suliță, la ligne Tighina-Reni, Basarabeasca-Cetatea Albă et la ligne qui connectait Cetatea Albă à la localité de Fălciu de l'ancien Royaume, cette dernière ligne étant construite pendant la guerre. Tous ces chemins de fer, totalisant une longueur approximative de 1.200 Km. avaient été exploités par l'Etat tsariste, à l'exception de la ligne entre Basarabeasca et Cetatea Albă qui avait appartenu à une compagnie russe privée. Ils avaient un écartement large, caractéristique des lignes russes, ce qui représentait un grand inconvénient pour l'Etat roumain, puisque aucune connexion n'était possible avec les rails à écartement normal en Roumanie et dans la plupart de l'Europe.

Les liaisons ferroviaires entre la Roumanie et le reste de la Bessarabie étaient Reni, Ungheni et Noua Suliță, cependant, en raison de la différence d'écartement mentionnée, les marchandises devaient être transférées des wagons de Bessarabie aux wagons roumains et vice-versa. Les capitales des départements non plus n'étaient reliées par des lignes de voie ferrée. Par conséquent, il n'y rien de surprenant dans le fait que les rivières de Dniestr et Prout devenaient les artères les plus importantes de transport des marchandises de Bessarabie, parce que, malgré les difficultés de navigation sur ces rivières sans chenal et sans aménagement spécifiques, le transport sur l'eau s'avérait être beaucoup moins cher et plus rapide que par les routes terrestres ou les chemins de fer.

Il est vrai que ces voies de communication mettent en valeur les richesses d'une province et sont des artères de circulation des marchandises. Le blocage du Dniestr et du débouché de Odessa explique, en grande partie, pourquoi le commerce extérieur de Bessarabie a subi un recul majeur après 1918. Au cours de la période tsariste, Odessa fut la principale porte de sortie des produits d'exportation de Bessarabie, même de ceux transportés sur le Prout. « Dans différentes villes sur le Prout, les propriétaires avoisinés aux domaines, transportent

⁹ *Ibidem*, p. 291.

leurs produits jusqu'au quai, où ceux-ci sont chargés dans de petites barges jusqu'à Brăila ou à Galați, pour être transportés de là, par de gros vaisseaux sur l'eau, jusqu'à Odessa (une partie de ces produits, n.n.). Les arrangements économiques avec différentes maisons d'exportation et d'importation de Galați, de Brăila et de Odessa sont tels, que, ou bien le propriétaire dépose d'avance la marchandise dans le compte commission d'un exportateur de produits pour la vente lorsque le prix est le plus élevé sur le marché ou bien les différentes maisons d'exportation avancent des sommes d'argent aux producteurs dans le compte des produits, les fabricants étant obligés de les leur vendre »¹⁰.

Evidemment, pour l'intégration économique de la Bessarabie en Roumanie on avait besoin d'un réseau dense de voies de communication. L'État roumain soutiendra les efforts à cet égard. Dans un temps relativement court, les rails des chemins de fer ont été modifiés de l'écartement large au normal et certains d'entre eux ont été refaits en utilisant de nouvelles traverses de hêtre, en particulier la voie ferrée Ungheni-Balti, avec une longueur de 85 km. Des travaux de reconstruction et de reconsolidation furent faits aussi sur les lignes Ungheni-Tighina; Reni-Românești-Cetatea Alba et Reni-Românești-Prout. En 1931, une nouvelle ligne de chemin de fer, reliant la ville de Kichinev à Căinari fut inaugurée, réduisant ainsi de 61 km la distance entre Kichinev et la ville de Galați. La Bessarabie venait d'être liée à Bucarest par les trains express et rapides, et, par l'intermédiaire des wagons directs, à Cluj-Napoca et à Vatra Dornei¹¹.

L'infrastructure routière de Bessarabie fut développée à son tour. Conformément aux lois roumaines de l'entre-deux guerres, les routes étaient classifiées en deux catégories: les routes nationales, prises en charge par l'État et les routes départementales, sous la direction des autorités locales. Le Ministère des Travaux Publics, par la Direction de formation et de construction, élabora, en 1919, un rapport qui démontrait la nécessité de construire à l'avenir plusieurs routes nationales. La Stratégie prévoyait la formation d'un réseau routier à partir d'une route médiane qui allait connecter Hotin à Ismail et de plusieurs routes transversales: Lipcani-Sculeni; Sculeni-Bălți-Soroca; Iași-Kichinev-Tighina; Hâncești-Prout; Galați-Reni-Bolgrad-Cetatea Albă. L'infrastructure fut complétée par la construction d'autres routes qui devaient relier ce réseau national et entrer en contact avec les centres des départements et les villes les plus peuplées et importantes du point de vue économique. Au total, le projet prévoyait la construction d'environ 3.000 km de routes, dont environ 1.000 km pour des routes

¹⁰ *Ibidem*, p.139.

¹¹ Ion Nistor, *Basarabia sub gospodăria românească. Comunicare făcută în ședința publică de la 19 septembrie 1941 (La Bessarabie sous l'administration roumaine. Communication présentée dans la séance publique du 19 septembre 1941)*, Bucarest, 1941, pp. 9-10; Ion Agrigoroaiei, Gheorghe Palade, *op. cit.*, pp. 88-89.

nationales. La période de 12 ans prévue pour matérialiser ce projet était extrêmement ambitieuse¹².

Entre 1919 et 1922, n' a été construite que la route qui reliait la ville de Hâncești à la rivière de Prout, les autres étant juste démarrées et arrêtées peu de temps après (par exemple, la route Kichinev - Băcioi) ou reportées. En 1925, la question fut reprise par les autorités gouvernementales roumaines car on avait besoin de routes d'intérêt militaire. Pour la construction de nouvelles routes en Bessarabie, des crédits de 150 millions de lei ont été accordés, somme qui devait assurer plus de 150 km asphaltés par terrassement, là où cela était considéré nécessaire, mais seuls 25 km ont été achevés. Dans les années suivantes, les travaux traînèrent de nouveau, les autorités des départements ne pouvant plus soutenir de telles dépenses¹³.

Pendant les mois d'août et de septembre 1931, l'attaché militaire français à Bucarest, le lieutenant-colonel Palasse, voyage en voiture en Moldavie, Bucovine et Bessarabie. Concernant la Bessarabie, il conclut que cette province « longtemps négligée par le gouvernement roumain, ne veut pas retourner à la Russie soviétique, mais elle n'est pas encore suffisamment assimilée par les Roumains et demande une meilleure administration et aussi une valorisation méthodique et persévérante. Le gouvernement roumain est préoccupé par ce problème (...) Un premier pas est l'installation en Bessarabie d'un réseau routier selon les exigences militaires et économiques. Il reste à faire un effort semblable pour le réseau de la voie ferrée aussi »¹⁴.

Les mémoires du lieutenant-colonel Palasse reflètent le retour de la question de l'infrastructure de Bessarabie à l'attention des autorités roumaines. Plus précisément, dans les années 1930, la construction de routes dans la province prend un nouvel élan et se matérialise en reliant les villes de Khotine et Tchernivtsi par la route Otaci - Colincăuți, Soroca et Floresti, Cahul et la station de Foltești, Bolgrad et la gare de Traian Val. D'autres routes, asphaltées ou pavées de pierre ont relié les ports danubiens de Reni et de Chilia ou ceux maritimes aux localités avoisinées et les routes existantes¹⁵. Malgré tout cela, le réseau de routes et voies ferrées entre le Prout et Dniestr était moins développé que celui des autres provinces roumaines et cela a créé des préjudices pour le transport des produits de Bessarabie en Roumanie. Le moins cher et, dans la plupart des cas, le moyen de transport le plus rapide des marchandises de Bessarabie était encore sur l'eau.

¹² Ștefan A. Nicolae, *op. cit.*, p. 9.

¹³ Ion Agrigoroaiei, Gheorghe Palade, *op. cit.*, p. 90.

¹⁴ Apud Jean Nouzille, *Moldova. Istoria tragică a unei regiuni europene (La Moldavie. L'histoire tragique d'une région européenne)*, Kichinev, 2005, pp. 142-143.

¹⁵ Ion Agrigoroaiei, Gheorghe Palade, *op. cit.*, p. 90.

La position géographique stratégique des villes du Danube maritime (Brăila, Galați, Izmail, Reni, Chilia, Tulcea et Sulina), les recommandait comme de nouveaux débouchés commerciaux pour les produits agricoles de Bessarabie, étant donné que le port d'Odessa était bloqué et que la côte de Bessarabie à la Mer Noire ne permettait pas l'ouverture de grands ports. Toutefois, ces occasions d'affaires n'ont pas été suffisamment spéculées, autant par l'État roumain que par les armateurs et les marchands de la région, pour plusieurs raisons, parmi lesquelles la plus importante était l'inflexibilité et la fiscalité excessive de la Commission Européenne du Danube. L'État roumain fut obligé de reconnaître les pouvoirs de cette instance, cependant, à plusieurs reprises, il avait contesté son existence par le biais du droit international, invoquant la violation de la souveraineté nationale¹⁶.

En termes d'infrastructure terrestre, par route et chemin de fer, tout au long de l'époque de l'entre-deux-guerres la province n'a pas été correctement branchée à cette porte du commerce extérieur roumain représentée par l'embouchure du Danube. Dans ce contexte, il devenait nécessaire de trouver des solutions, même alternatives aux liaisons terrestres, permettant le transport des céréales, le principal produit d'exportation de la Bessarabie, par ces centres traditionnels de vente à l'étranger. En dehors de la rivière du Prout, une route commerciale à part était le transport maritime de produits agricoles en provenance de la Bessarabie du Nord vers les grands ports roumains sur le Danube inférieur et vers Constanta, ports de profondeur, connus comme points de vente de céréales et d'autres produits d'origine végétale pour l'exportation. Le réaménagement du petit port de Bugaz, situé dans le département de Cetatea Albă a constitué la clé pour l'ouverture de ces lignes de cabotage¹⁷.

La distance de Bugaz à Sulina était de 64 milles marins¹⁸. En 1932, l'entrée du port était balisée de 4 bouées, déployées par le Service des Ports Maritimes de Constanța. La profondeur de l'eau à l'entrée était de 10 pieds et au point d'amarrage de 23 à 30 pieds. La même année, l'ancien quai et le pont qui reliait l'île de Carolina à Bugaz, furent brisés par les vagues de la mer et le gel. Avec des vents du nord-est et du sud-est, le Liman du Dniestr gonflait, et lorsque le vent s'arrêtait,

¹⁶ Voir Arthur Viorel Tuluș, *Nemuțumiri și reacții românești față de statutul interbelic (ante-Sinaia) al Comisiei Europene a Dunării (Mécontentements et réactions roumaines vis-à-vis du statut de la Commission Européenne du Danube pendant l'époque de l'entre-deux guerres)* dans « *Anuarul Muzeului Marinei Române* » (*L'Annuaire du Musée de la Marine Roumaine*), XIII, Constanța, 2010, pp. 159-178.

¹⁷ A l'époque de l'entre-deux-guerres, le département de Cetatea Alba a appartenu à la Roumanie. Il était situé au Nord de la Bessarabie, et avait comme voisins: au nord-est l'Union Soviétique, au nord-ouest le département de Tighina, au sud-est la Mer Noire, au Sud le département de Ismail et à l'ouest et sud-ouest le département de Cahul.

¹⁸ Direction Départementale des Archives Nationales de Galați (D.J.A.N.G.), fond de l'Inspectorat Régional 3 de Navigation et Ports de Galați, dossier 47/1940, ff. 2-3.

ses eaux cherchaient à se démarquer dans la mer, formant un courant très fort, d'environ 6 milles à l'heure¹⁹.

Cette route commerciale, quelque peu inhabituelle, qui devait relier le flux de grain de la Bessarabie du Nord aux acheteurs importants de l'étranger par l'intermédiaire de la ligne de cabotage de Bugaz et les ports du Danube, aurait pu rester inconnue en circonstances normales, de redressement et de développement économique de la Roumanie, caractéristiques pour les années 1920-1928. L'élément fondamental qui stimula la recherche des solutions nouvelles pour l'orientation du commerce de grain de Bessarabie vers les marchés danubiens fut, paradoxalement, la crise mondiale de surproduction (1929-1933). La logique en est simple et s'appuie sur le raisonnement suivant : de même que dans le cas du pétrole²⁰, les hommes d'affaires du domaine des transports et de la vente de grain (grossistes, armateurs et marchands) ont cherché à maintenir leurs profits, même dans la situation d'effondrement des prix des céréales sur le marché mondial. Dans ces circonstances, la façon la plus simple et efficace en était d'augmenter la quantité exportée réduisant, en même temps, les prix du transport depuis le producteur jusque chez les marchands qui vendaient le grain aux partenaires étrangers. Ainsi, le grain devait atteindre les plus grandes quantités aux plus bas prix dans les villes-ports du Danube maritime ou bien, situation indésirable pour les bénéficiaires du Danube, dans le port de Constanta - leur grand rival et homologue de la Mer Noire.

De ce point de vue, les commerçants des ports roumains situés sur le secteur maritime du fleuve étaient défavorisés sous l'aspect compétitif, par la fiscalité excessive de la Commission Européenne du Danube ; celle-ci avait empêché, jusque là, les liens naturels censés se développer à travers le transport sur l'eau entre les ports roumains du Danube et ceux de la mer, liens qui auraient pu se matérialiser dans l'ouverture des lignes de cabotage (l'exemple le plus simple est l'absence d'une ligne régulière reliant les ports du Danube maritime au port de Constanta, de tels transports étaient rares et se faisaient de façon chaotique).²¹

Dans ce cas aussi, il s'agissait évidemment de l'amateurisme des autorités roumaines qui auraient dû soutenir une politique d'intégration du potentiel gigantesque de l'agriculture dans l'économie roumaine. Le 31 juillet 1930, un armateur de Braila, Spiru P. Vaglianatos, précisait dans une adresse pour la Commission Européenne du Danube: « dans le point le plus septentrional du

¹⁹ Idem, La Commission Européenne du Danube. Le Secrétariat général, dossier 319, f. 360.

²⁰ Maria Mureşan, *Istoria economiei (L'Histoire de l'économie)*, Bucarest, 1995, pp.378-379.

²¹ D.J.A.N.G., Commission Européenne du Danube. Le Secrétariat général, dossier 319, f. 6.

département, près de la ville de Cetatea Alba et au bout du liman de Dniestr, il y avait un petit port appelé Bugaz, où, avant la guerre, étaient chargés de nombreux grains pour Odessa sur des barges et des navires de petit tonnage parce que ce port n'avait pas suffisamment d'eau. Ce petit port fut complètement abandonné après la guerre »²². Grâce à une approche raisonnable, le propriétaire chercha à surmonter un dernier obstacle représenté par les taxes exagérées de la Commission Européenne du Danube et à éveiller l'intérêt de l'organisme européen pour promouvoir la mise en œuvre de ce projet-ci : l'ouverture d'une ligne de cabotage entre Bugaz et les ports du Danube maritime.

La fréquence des précipitations étant de 500-600 mm par an, les conditions climatiques faisaient du nord de la province, le secteur le plus productif entre le Prout et le Dniestr²³. D'ailleurs, le département de Cetatea Albă était l'un des plus grands producteurs de céréales de la Bessarabie, grain à exporter qui devait être transporté par chemin de fer à Reni, Galați ou Brăila, ou en chariots à Ismail ou à Chilia. Pour ouvrir cette nouvelle voie, beaucoup plus avantageuse, l'État roumain est tenu par les armateurs et les marchands d'obtenir de la Commission Européenne du Danube l'exemption de taxe de cabotage entre Bugaz et les ports du Danube maritime soumis à double obligation de transport: les céréales étaient taxés aux embouchures du Danube via la barre de Sulina au moment où ils étaient amenés par des navires de petites dimensions de Bugaz, mais, aussi, à leur sortie dans la mer une fois chargés sur de grands navires destinés à l'exportation, ce qui provoquait « la hausse du coût des transports de cabotage, d'environ 1.000 \$ par wagon »²⁴. Alors que les récoltes du territoire de la Roumanie pouvaient être transportées par cabotage du Danube Supérieur à Brăila, étant taxées une seule fois par la Commission européenne, les marchandises de Bessarabie venues de Bugaz subissaient deux fois ces frais, ce qui était un coup dur pour les intérêts essentiels des producteurs. Insistant dans un excès de fiscalité, la Commission européenne du Danube perdait sûrement ce qu'elle aurait pu gagner de ce nouveau contingent de grain, parce que Bugaz ne sera pas capable de se développer et le grain cherchera d'autres voies pour l'exportation, sans passer par le canal de Sulina²⁵.

La sollicitation de l'armateur grec Spuru P. Vaglianatos fut accompagnée d'une démarche parallèle de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cetatea Albă (créé en décembre 1922)²⁶, auprès du Ministère de l'Industrie et du

²² *Ibidem*.

²³ Ion Agrigoroaiei, Gheorghe Palade, *op.cit.*, pp. 82-83.

²⁴ D.J.A.N.G., Commission Européenne du Danube. Le Secrétariat général, dossier 319, f. 13.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Nicolae Enciu, *op. cit.*, p. 74.

Commerce²⁷, à l'appui de l'ouverture du cabotage entre Bugaz et les ports du Danube maritime, grâce à l'intervention du Ministère « avec toute votre autorité auprès de la Commission Européenne du Danube, en insistant sur la demande urgente d'exempter ces transports de cabotage au premier passage par le canal de Sulina les barges venant de Bugaz »²⁸. Si, du point de vue des capitaux privés, Vaglianatos considérait comme opportune l'ouverture de cette nouvelle route pour diriger les céréales de la Bessarabie vers les ports roumains du Danube, les arguments soulevés par les autorités de Cetatea Alba doivent être analysés en termes d'intérêts des producteurs, mais aussi de frustration d'une zone négligée du point de vue économique par l'Etat roumain. C'est pourquoi « l'ouverture vers l'exportation des produits agricoles de Bessarabie - en raison de l'insuffisance des voies de communication de Bessarabie - est une question d'importance primordiale qui préoccupe notre Chambre depuis sa création. Les berges du fleuve Dniestr et de la Mer Noire nous fournissaient, une fois, de vastes possibilités pour le transport dans des conditions normales et bon marché de nos récoltes annuelles. Aujourd'hui, la province est laissée à la discrétion d'une seule voie ferrée (Reni-Basarabească), sur laquelle se déroule 80% de l'activité d'exportation de la Bessarabie et des routes mal entretenues, qui ne sont pas en mesure d'assurer le transport des dizaines de milliers de wagons vers nos ports, plus la pénurie de wagons au moment opportun, le blocage des stations et des quais dans les ports, etc. C'est la raison pour laquelle nous avons soutenu la réouverture du vieux port de Bugaz, situé sur la côte de la Mer Noire, dans le delta du liman du Dniestr, parce que, tout d'abord, nous avons pensé fournir un meilleur prix au producteur, grâce au bas prix du transport sur l'eau, et lui faciliter les conditions de vente. (...)

Par conséquent, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cetatea Alba insistait pour appliquer le principe de la taxation des marchandises une seule fois par la même institution, son plaidoyer s'appuyant aussi sur d'autres arguments : l'estimation statistique de la récolte céréalière dans le département (environ 150 000-180 000 tonnes)²⁹, ou le fait que le cabotage permettrait de contourner « les silos et les quais des ports danubiens, aujourd'hui complètement bloqués, par le fait que les marchandises seront déchargées des barges et chargées au bord des navires »³⁰.

²⁷ D.J.A.N.G., Commission Européenne du Danube. Le Secrétariat général, dossier 319, ff. 10-14.

²⁸ *Ibidem*, f. 14.

²⁹ *Ibidem*, f. 8.

³⁰ *Ibidem*, f. 16.

Les solutions de taxation du grain de Bessarabie offertes ultérieurement par la Commission Européenne du Danube n'ont contenté que très peu le capital privé ou les autorités roumaines³¹.

En conclusion, bien que l'Etat roumain ait mis au point une stratégie visant à améliorer l'infrastructure désastreuse du transport terrestre de Bessarabie, la route ou le chemin de fer, hérités de la Russie tsariste, en réalité la plupart des projets sont restés seulement sur papier. Pour cette raison, le potentiel économique de la province n'a pas été pleinement exploité, car les coûts du transport terrestre étaient extrêmement élevés et non rentables, augmentant considérablement le prix des marchandises de Bessarabie destinées au commerce. Il était devenu une nécessité de trouver des solutions, même des solutions alternatives aux voies terrestres, qui permettent le transport des céréales, le principal produit d'exportation de la Bessarabie, vers les centres traditionnels de leur vente à l'étranger, soit les ports du Danube, soit Constanța. L'ouverture d'une ligne de cabotage maritime de Bugaz, un petit port situé dans le département de Cetatea Alba a représenté, pour le transport sur l'eau des produits agricoles en provenance du Nord de la Bessarabie, une route différente de celle du Prout. Malheureusement, dans ce cas, les ports roumains du Danube maritime ont été affectés par la fiscalité excessive de la Commission Européenne du Danube, ce qui fit qu'un tel itinéraire manquaît d'attrait.

³¹ Voir Arthur Viorel Tuluș, *Aspecte privind deschiderea liniei de cabotaj Bugaz – porturile Dunării maritime (1930-1933) (Aspects concernant l'ouverture de la ligne de cabotage Bugaz-les ports du Danube maritime)*, dans *Anuarul Muzeului Marinei Române*, VIII, Constanța, 2005, pp. 273-285.