

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

SESSION DE 1884—85

# LES PORTS-FRANCS

DE

## GALATZ ET BRAÏLA

*RAPPORT*

DE

**M. KOGALNICEANU**

Député du 1er collège de Braïla et plusieurs fois député de Galatz.

— Traduit par M. FRÉDÉRIC DAMÉ —



**BUCAREST**

IMPRIMERIE DE „L'INDÉPENDANCE ROUMAINE”

1885



Jour. A. 5242

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
SESSION DE 1884-85

# LES PORTS-FRANCS

DE

## GALATZ ET BRAILA

RAPPORT

DE

**M. KOGALNICEANU**

Député du 1er collège de Braïla et plusieurs fois député de Galatz.

— Traduit par M. FRÉDÉRIC DAMÉ —

413622



BUCAREST

IMPRIMERIE DE „L'INDÉPENDANCE ROUMAINE”

1885

CONTROL 1954

Biblioteca Centrală Universitară  
"Carol I" București  
Cota 41893 VARIA

RC 77/09

B.C.U. Bucuresti



C43622

DONAȚIUNEA  
JOAN J. MOVILĂ

# LES PORTS-FRANCS

DE

GALATZ ET BRAILA



# LES PORTS-FRANCS

---

## RAPPORT

DE

M. KOGALNICEANU

LU DANS LA SÉANCE DE 5 MARS 1885

---

*Messieurs les Députés,*

Vos bureaux ont examiné le projet de loi issu de l'initiative parlementaire et qui est relatif au rétablissement de la franchise des ports de Galatz et de Braïla.

Seul, le 1<sup>er</sup> bureau a repoussé ce projet et a nommé M. Rose Stefanesco comme délégué.

Les autres bureaux l'ont admis, les uns à l'unanimité, les autres à une grande majorité, tel qu'il a été rédigé par ceux qui l'ont présenté, sauf le 5<sup>e</sup> bureau qui a adopté l'amendement de M. Gr. Constantinesco qui demande que le privilège des ports-francs cesse dès que l'on aura établi des docks, dans ces deux villes.

MM. C. Lepadatu, M. Kogalniceanu, C. Mihailesco, C. Dimitresco, M. Kornea et I. Radulesco, ont été nommés délégués des cinq bureaux.

Le 29 janvier, le comité des délégués, au nombre de quatre, MM. Lepadatu et R. Stefanesco étant absents, a étudié les travaux des bureaux, écouté les opinions émises, et, à l'unanimité, s'est prononcé pour l'adoption du projet.

Les délégués de vos bureaux ont fait au soussigné l'honneur de le nommer rapporteur et l'ont chargé de défendre devant vous ce projet de loi d'une importance capitale pour les intérêts économiques et commerciaux, non seulement des villes sus-nommées, mais encore de la Roumanie tout entière.

Avant d'entrer dans le développement des motifs et des circonstances qui plaident en faveur de l'adoption du projet de loi, permettez-moi, Messieurs les députés, de vous présenter un exposé rapide de l'historique de la question, ou, pour mieux dire, de nos villes commerciales, depuis qu'elles ont été déclarées ports-francs, en 1834 et 1836, par les princes Michel Stourdza et Alexandre Ghika.

Depuis la chute des princes indigènes, en 1711 et 1716, sous les derniers voïvodes Roumains, Démètre Cantemir et Stefan Cantacuzène, pendant toute la durée du régime funeste des Phanariotes, c'est-à-dire pendant plus d'un siècle (1716—1822), jusqu'au traité d'Andrinople (1829), les Principautés Roumaines n'ont pas connu la liberté du commerce. Braïla était une forteresse turque, et Galatz, quoique ville roumaine, ne pouvait exporter les produits du pays que jusqu'à Constantinople, et seulement pour les besoins du Sultan et de son armée. Aussi, la Roumanie était-elle qualifiée dans les firmans et les édits impériaux turcs de *keler*, c'est-à-dire de *grenier*, de *magasin* de l'empire ottoman et du Padishah.

Grâce au traité d'Andrinople, les Principautés Roumaines ont obtenu la liberté du commerce, le droit d'exporter les produits de leur sol et de leur industrie, et le droit de naviguer sous leur propre pavillon.

C'est ainsi que vers le commencement de l'année 1830, en même temps que nos princes ont obtenu le droit de ceindre l'épée d'Etienne-le-Grand et de Michel-le-Brave, le Danube et la Mer-Noire ont vu flotter de nouveau le pavillon qui avait dominé autrefois sur leurs eaux.

La liberté de commerce, reconnue par le traité d'Andrinople, fut le signal de la renaissance de la Roumanie ; notre commerce international prit un essor aussi puissant que rapide, et pour attirer dans nos ports le commerce occidental, le prince Michel Stourdza déclara, dès la première année de son règne, la ville de Galatz comme port-franc, et deux ans plus tard, le prince Alexandre Ghika accordait à Braïla le même privilège. Le progrès fut tellement rapide que trois ans après que Galatz eut été reconnu comme port-franc, Michel Stourdza pouvait, dans son message à l'Assemblée générale, prédire à sa belle fondation le plus brillant avenir ; et ses prédictions ne tardèrent pas à se réaliser, car Galatz et Braïla devinrent pour le Danube ce que Marseille et Alexandrie sont pour la Méditerranée.

En même temps, ce prince d'une si haute prévoyance donnait à ses successeurs les conseils les plus éclairés sur les mesures à prendre pour que les villes du Danube deviennent la clef de voûte de notre commerce international.

Voici, Messieurs, les propres paroles de ce prince de Moldavie auquel la Providence a accordé le rare bonheur d'avoir vu s'accomplir, de son vivant — quoique loin de son pays natal, — tout ce qu'il avait

souhaité et prévu pour les villes du Danube, c'est-à-dire la grande prospérité de Galatz et de Braïla dans l'intervalle d'un demi-siècle (1832—1882) :

„La ville de Galatz a dû être l'objet d'une attention particulière. Comme lieu permanent d'entrepôt et port-franc on y a fait des améliorations destinées à attirer la confiance des négociants et à faciliter leurs transactions. Quoique nous puissions constater l'heureux accroissement de cette ville où se sont établies quelques maisons de commerce, il faut avouer cependant qu'il reste beaucoup à faire pour amener le port de Galatz à l'état florissant où il devrait être. Nous sommes certain que l'Assemblée appréciera les bienfaits que ce port est destiné à répandre sur le pays **et que tous les sacrifices qui auront pour but de l'améliorer seront payés au centuple par les avantages qu'en retireront les particuliers.**

„Le mouvement croissant du commerce est constaté. On en voit la preuve dans l'augmentation des droits d'importation et d'exportation, signe infailible de la multiplication des opérations commerciales et des avantages que retirent les spéculateurs de leurs diverses transactions, les finances de l'augmentation de leurs revenus, et les contribuables de la possibilité, de la certitude de satisfaire aux besoins publics avec les ressources ordinaires.“

Je vous ai textuellement cité, Messieurs les députés, le langage de Michel Stourdza, langage que tint également le prince Alexandre Ghika à l'Assemblée générale de Bucarest.

Je ne veux pas m'étendre davantage sur le développement rapide que nos villes danubiennes ont acquis sous le régime des ports-francs.

Les promoteurs du projet de loi qui est soumis à vos délibérations l'ont accompagné d'un exposé de motifs qui présente, année par année, les immenses progrès des ports-francs et l'essor inouï qu'a pris notre commerce international, ainsi que les sommes en-

caissées par nos douanes et qui se traduisent par des millions. Par exemple, en 1835, l'année même où Galatz fut déclaré port-franc, le nombre des vaisseaux qui y entraient n'était que de 300 ; 12 ans après, (en 1847), ce chiffre s'élevait à 1,065, et l'exportation des céréales représentait 370,000 *Kile* de Moldavie. En 1855, c'est-à-dire 20 ans après les franchises qui lui furent accordées, Galatz voyait entrer 1,557 bâtiments dans ses eaux, les marchandises importées s'élevaient à plus de 250,000 tonnes, de la valeur de 20 millions de francs, et la population avait atteint le chiffre de plus de 60,000 habitants, alors qu'en 1830, elle n'était pas même de 8,000 âmes !

Par le traité de Paris, le Danube, officiellement jusqu'à Galatz, et tacitement jusqu'à Braïla, fut déclaré comme faisant partie de la région maritime, et, en cette partie de son cours, fut placé successivement (traité de Berlin) sous la surveillance de la commission européenne.

Les admirables travaux exécutés aux bouches du Danube donnèrent une impulsion inouïe à notre commerce international aussi bien qu'au trafic de nos deux ports qui, de jour en jour, prirent un essor si puissant que l'avenir du mouvement économique et commercial de la Roumanie s'identifiait en eux.

Ainsi, en 1873, c'est-à-dire trente-huit ans après la déclaration des ports-francs, nous voyons que Galatz a exporté des produits pour la valeur de 400 millions de francs, qu'il a importé des marchandises pour 50 millions et reçu la visite de 3,518 bâtiments de diverses nations de l'occident et de l'orient de l'Europe.

Braïla a suivi le même progrès ; la valeur de l'exportation des céréales y dépassait de beaucoup le chiffre des exportations de Galatz.

Ce développement admirable eut pour conséquence

de diminuer tous les jours davantage le nombre de ceux qui, au commencement, traitaient d'utopie l'idée nationale d'améliorer continuellement ces deux ports, d'y concentrer toute notre activité commerciale et d'en faire une seule et même ville : la ville de *Galatz-Bräila*.

Mais la loi de douane de 1874 vint arrêter cette prospérité qui cependant n'était pas encore parvenue à son apogée.

Sans imputer aucune intention anti-nationale aux auteurs de cette loi, je dois cependant signaler ce fait curieux et non prémédité, j'aime à le dire, que, en cette année même (1874) où l'on discutait la suppression des ports-francs, on projetait aussi avec l'Autriche-Hongrie la convention commerciale qui eut pour effet de remplacer par l'industrie autrichienne l'industrie et le commerce anglais et français qui avaient fait de nos ports-francs le centre de leur activité, et l'on sait que nous ne payons pas en monnaie sonnante les produits de ces nations, — comme nous le faisons pour ceux de l'Autriche-Hongrie, — mais en céréales et en matières premières.

En effet, le commerce occidental n'attendit pas la suppression des ports-francs ; le jour même de la promulgation de la loi qui décrétrait en principe l'abolition de ce privilège, il se sentit frappé, et chercha immédiatement d'autres régions.

Voici, Messieurs, ce que je trouve dans une œuvre qui a paru récemment sous ce titre : *Le commerce français en Roumanie* par Urbain Chousserie, Paris, 1884 :

„A l'aide de leurs lignes de chemins de fer entrant „en Roumanie par trois points : Itzcani, Predeal et „Verciorova, l'Autriche et l'Allemagne avaient projeté „de monopoliser entre leurs mains tout le commerce „de la Roumanie. Ces puissances cherchèrent donc

„le moyen de détruire pour toujours la concurrence  
„française, et elles crurent l'avoir trouvé dans la  
„suppression des ports-francs.

„L'importation française se faisait par les ports-  
„francs de Galatz et de Braïla qui lui servaient  
„d'entrepôt. Dans ces ports, en effet, venaient s'ap-  
„provisionner tous les négociants en gros et en  
„détail de la Roumanie, de la Dobrodja, de la Bul-  
„garie et de la Serbie. Le chiffre des affaires que  
„trahaient chaque année ces deux places était énorme.  
„Les ports de Galatz et de Braïla jouissaient d'une  
„grande prospérité commerciale et étaient loin de  
„s'attendre au coup terrible qui allait les frapper,  
„attendu que, depuis deux ans à peine, une loi avait  
„encore prolongé pour dix années leur privilège de  
„port-franc.

„Le motif invoqué en cette circonstance par le  
„gouvernement c'est que, dans un pays de liberté,  
„l'existence d'une faveur accordée à quelques villes  
„ne pourrait être prise en considération sans por-  
„ter atteinte aux principes mêmes qui ont servi de  
„base aux actes du gouvernement.

„Il est sûr que si le gouvernement a agi de sa  
„propre initiative, il a cru faire un bien et servir les  
„intérêts généraux du pays.

„Par malheur, la suppression des ports-francs a  
„eu de funestes effets. Les négociants établis dans  
„ces villes depuis vingt et trente ans ont eu peur,  
„ils ont cessé leurs affaires. Il y eut une panique  
„générale : je cédaï moi-même à cette impression  
„lorsque la loi fut votée ; j'écrivis dans les journaux  
„une série d'articles pour la combattre *en démontrant*  
„*que Galatz et Braïla étaient les deux ports par lesquels*  
„*l'or entrait en Roumanie.*

„En effet, tandis qu'on exportait en 1880 par trois  
„points de la frontière autrichienne, Itzcani, Predeal  
„et Verciorova, une valeur totale de 43,884,900  
„francs, les ports du Danube, dont le mouvement  
„commercial est concentré à Galatz et Braïla ex-  
„portaient en Europe, et plus particulièrement à  
„Londres et à Marseille, une valeur de 175,033,888  
„francs et payaient au gouvernement roumain des  
„droits de douane de 1,494,761 francs, contre 372,866

„payés par les produits exportés en Autriche-Hongrie. J'ai désapprouvé surtout la taxe de demi pour cent perçue dans ces ports et dont le maintien, après la suppression des franchises, n'a plus de raison d'être, et constitue un privilège en faveur de l'Autriche et de l'Allemagne dont les produits, entrant en Roumanie par terre, sont exemptés de cette taxe.“

Comme vous le voyez, Messieurs les députés, l'auteur croit que l'influence austro-maghiare n'a pas été étrangère à la suppression des ports-francs. „Je suis convaincu, ajoute-t-il, de la vérité du proverbe : *Is fecit cui prodest*. Qui, en effet, peut immédiatement profiter de la suppression des ports-francs, sinon l'Autriche qui dispose de trois lignes ferrées pour diriger ses produits vers la Roumanie et qui, avec l'Allemagne, monopoliserait le commerce de ce Royaume, si elle pouvait détruire le trafic qui se fait à Galatz et à Braïla avec les nations occidentales.“

Je vous ai cité, Messieurs les Députés, des extraits de cet ouvrage remarquable, pour vous prouver la faiblesse des arguments de ceux qui combattent le rétablissement des ports-francs sous prétexte que c'est une simple question d'intérêts locaux et qui, par suite, ne porte aucune atteinte aux intérêts généraux de la Roumanie.

Le gouvernement du parti libéral n'a pas partagé cette opinion lors de son arrivée aux affaires.

Avant et après son arrivée au pouvoir, le parti libéral a reconnu que de la prospérité des villes danubiennes et du maintien comme ports-francs de Galatz et de Braïla dépendait le développement du commerce et la prospérité économique de la Roumanie.

Aussi, immédiatement après que le cabinet Bratiano se vit délivré des difficultés de la guerre et des

complications extérieures, il présenta au Parlement un projet de loi qui prolongeait, pour une période de dix ans, le privilège de port-franc accordé à Galatz et à Braïla.

Ce projet fut discuté par la Chambre, le 29 décembre 1879; il était rédigé comme suit :

**Art. 1.** Les villes de Galatz, Braïla et Sulina sont maintenues, pendant 10 ans, dans leurs droits et privilèges de ports-francs.

Les mêmes droits et privilèges sont accordés aux ports de Tulcea et de Kustendje.

Je vous citerai plus tard, Messieurs les députés, l'exposé des motifs de ce projet dû au ministre des finances de cette époque, l'honorable M. Démètre Stourdza, aujourd'hui ministre de l'instruction publique. Cet exposé des motifs renferme la manière de voir du cabinet lui-même.

Je ne vous rappellerai pas, Messieurs, les paroles qu'en ma qualité de ministre de l'intérieur de ce cabinet, j'ajoutai aux arguments et motifs de haute importance qui étaient présentés, en connaissance de cause, par M. le ministre des finances de cette époque; mais je vous dirai que le président du conseil, M. J. C. Bratiano, qui avait confié aux ministres des finances et de l'intérieur la mission de défendre ce projet de loi devant le Parlement, crut cependant convenable de prendre, lui aussi, la parole pour le soutenir en ce qui concernait les ports-francs de Galatz et Braïla, et pour combattre le maire de Giurgevo, M. Rose Stefanescu, qui demandait que sa ville fût aussi déclarée port-franc. Voici les paroles par lesquelles M. J. C. Bratiano combattait cette dernière proposition et soutenait le maintien du privilège de Galatz et de Braïla :

„Qu'est-ce qu'un port-franc, Messieurs? C'est un point où l'on vient décharger les marchandises de

l'étranger. Mais les bâtimens portant des marchandises n'arrivent jamais jusqu'à Giurgevo ou jusqu'à Turnu."

Le projet du gouvernement, que personne ne combattit, fut adopté par une majorité de 65 voix contre 12.

Ce projet fut aussi voté au Sénat, il fut sanctionné et promulgué comme loi.

De cette manière, les ports-francs de Galatz et de Braïla obtenaient une existence légale jusqu'en 1890. Cette loi tranquillisa le commerce international; la décadence de nos deux villes danubiennes s'arrêta, car elles avaient devant elles, comme ports-francs, une existence de dix ans garantie par une loi spéciale.

Mais comment se fit-il, Messieurs les députés, que deux années étaient à peine écoulées, quand on supprima de nouveau les ports-francs en portant la plus grave atteinte à toutes les transactions commerciales et internationales projetées, entreprises et calculées sur l'existence légale du privilège de port-franc et de grand entrepôt qui avait été assuré à nos villes danubiennes ?

Comment se fit-il que ce privilège, qui ne devait cesser qu'en 1890, ait été aboli au mois d'avril 1883 ?

Le 20 décembre 1882, — c'est-à-dire le troisième anniversaire du jour où Galatz et Braïla avaient été déclarés ports-francs pour dix ans, — le gouvernement vint demander aux Chambres la suppression du privilège accordé à Kustendje par une loi antérieure et dont la commune demandait maintenant le retrait.

Et, par une coïncidence bizarre, le même jour, vint en discussion un amendement, issu de l'initiative parlementaire et qui était ainsi conçu :

Art. I. Le privilège de port-franc qui est accordé aujourd'hui à différentes villes est supprimé à partir du 1er Avril 1883.

Art. II. Tous les produits et marchandises étrangères, importées sans payer de droits de douane et qui se trouvent dans les magasins seront constatés et soumis au paiement des taxes conformément aux tarifs des douanes

Art. III. Un règlement d'administration publique déterminera le mode d'application de cette loi.

Comment cela se fit-il? Y avait-il eu pour cette suppression du privilège une demande de la part des habitants de Galatz et de Braïla, comme il y en avait une de la part de ceux de Kustendje?

Sans étude préalable de la part du gouvernement, sans que l'on consultât les communes intéressées, les chambres de commerce, le haut commerce, sans même que les ministres soutinssent la proposition, sans qu'elle ait été imprimée afin que la presse et l'opinion publique pussent la discuter, en quelques minutes le projet fut voté, je puis dire, sans discussion.

Il en fut de même au Sénat, et c'est ainsi que disparut, avec la rapidité de l'éclair, un état de choses basé sur 50 années d'expérience, et qui avait fait d'une bourgade et d'une petite forteresse turque deux grandes villes florissantes, lesquelles faisaient concurrence aux plus grands ports de la mer Noire et de l'Adriatique, et avaient apporté au bilan commercial de la Roumanie, non des millions mais des milliards.

Il n'entre pas dans le cadre de ce rapport, de dévoiler les erreurs de calcul, les fausses théories et peut-être les intrigues locales qui ont produit ce véritable désastre, non seulement pour Galatz et Braïla, mais encore pour les intérêts économiques et commerciaux de toute la Roumanie.

Il me suffit d'exposer, Messieurs les Députés, que dans cette séance du Parlement, presque personne n'était préparé; tous furent surpris, et l'on vota comme on a l'habitude de le faire pour des crédits

de quelques centaines de francs. Les seuls députés qui purent dire quelques mots, furent MM. N. Cargi, D. Camaraşesco et G. Mihaïlesco.

Leurs efforts pour s'opposer au courant fut vain; une courte discussion, soulevée par M. P. Casimir, s'engagea au sujet des taxes à imposer aux marchandises des dépôts particuliers; et, par 79 voix contre 9, la Chambre, je le répète, détruisit un état de choses qui avait fait couler des flots d'or en Roumanie.

Cette loi, Messieurs les Députés, a été plus désastreuse pour les ports-francs que la loi de douane du 5 juin 1874. Cette dernière au moins subordonnait la suppression des ports-francs, à la condition de construire définitivement des docks considérables où, il en existe dans les grands ports d'Angleterre, de Belgique, de France et d'Allemagne, comme à côté des ports-francs et avant qu'on les ait supprimés, ont été créées d'autres villes, sous le nom d'entrepôts.

Ainsi, dans ces pays et dans ces villes, il n'y a pas eu la moindre interruption dans la marche et le développement du commerce international; on n'a pas chassé sur des rives étrangères le grand mouvement commercial international qui existait dans les ports-francs, lesquels étaient en même temps les entrepôts de la Roumanie; mais on a seulement transporté ceux-ci dans de vastes magasins, qui non seulement peuvent concentrer et conserver toutes les marchandises d'importation répandues sur toute la surface des villes, mais encore donnent aux propriétaires de ces marchandises toute facilité pour les surveiller et les employer selon leurs besoins.

Je vous ai dit, Messieurs les députés, que la loi, qui a supprimé brusquement les ports-francs, est plus dure que la loi de douane de 1874; je le prouve

par l'art. 261 de la loi que je vous demande la permission de citer ici :

„Le titre IV de la présente loi entrera en vigueur dès que les villes, auxquelles a été accordé le droit d'entrepôt par l'art. 111, auront fait, conformément à l'art. 115, les travaux nécessaires pour l'établissement de l'entrepôt réel. A cette fin, on accordera aux dites villes un délai, qui ne pourra pas dépasser le 1er Janvier 1876, et à l'expiration duquel le gouvernement usera de la faculté, qui lui est laissée par le dernier alinéa de l'art. 126 à l'égard des villes où des entrepôts n'auront été établis ni par les communes, ni par le commerce.,,

Messieurs les députés, ce serait abuser de votre temps que de vous citer le texte entier de la loi de douane, qui détermine la condition des docks et des entrepôts, leur mode de construction et leur fonctionnement; il me suffira de dire que ces docks et entrepôts, tels que les réclamait le législateur de 1874, devaient constituer de nouvelles villes à côté des anciennes villes de Galatz et de Braïla, comme cela se voit à Anvers, à Liverpool, à Gênes, à Marseille et même à Odessa.

La loi de 1874 prescrivait encore que, si les communes et le commerce ne sont pas en état de construire ces docks, alors le gouvernement, après avoir décidé du maintien du droit d'entrepôt à ces villes, construira ces établissements à son compte.

Les villes de Galatz et de Braïla avaient été mises par la guerre dans l'impossibilité de dépenser les millions nécessaires à l'établissement de docks et d'entrepôts dans le véritable sens du mot; le gouvernement a-t-il procédé à la construction de ces docks pour pouvoir ensuite, conformément à la loi de 1874, supprimer les ports-francs?

Non; à peine a-t-il établi quelques misérables hangars en planches, qui ne peuvent même garantir de la pluie les marchandises, qu'apportent encore un ou deux des grands bateaux à vapeur dont se sert

43629  
67964

aujourd'hui le commerce international et surtout le commerce de l'Angleterre, de la France et de l'Italie.

Quant aux docks tant prônés, il me suffira de dire que jusqu'à ce jour, Février 1885, ils n'existent que sur le papier; on n'a pas même mis une brique dans leurs fondements encore non creusés! Et cependant, toujours sur le papier, nous avons deux lois importantes, l'une sanctionnée et promulguée le 18 Juin 1881, qui confie la construction des docks et des entrepôts à l'administration des chemins de fer, et l'autre, promulguée le 28 juin 1881, relative à la législation des magasins généraux et qui détermine le mode des diverses opérations relatives à la négociation, et aux reçus en warrant des marchandises déposées dans les magasins.

Jusqu'ici, Messieurs les Députés, je vous ai présenté l'historique de nos ports-francs et les phases diverses par lesquelles ils ont passé depuis cinquante ans qu'on leur a reconnu une existence légale.

Je passerai rapidement sur l'exposé du mal et de la misère que la vie commerciale, économique et morale de Galatz et de Braïla a soufferts par suite de la suppression de leurs privilèges. Ce n'est, disent quelques-uns, qu'un intérêt local; et pourquoi, en vue du bien de tout le pays, ne sacrifierait-on pas ces deux villes sur l'autel de la patrie? Nous avons tant de villes florissantes!

Mais je m'étendrai davantage sur les maux qui ont résulté de la suppression des ports-francs pour nos intérêts économiques et commerciaux, pour toute notre richesse nationale.

Pour ce qui est de l'intérêt local, — si l'on peut appeler ainsi l'annihilation de deux villes qui ont enrichi la Roumanie, — je vous prie d'interroger le témoignage de ceux qui ont vu Braïla et Galatz, il y a quelques années, surtout Galatz, port éminem-

ment d'importation de l'industrie française et anglaise, et de l'échange avec l'Angleterre et la France, et qui les ont vus après la suppression de leur privilège de ports-francs ; ils vous diront dans quel état sont arrivés ces villes et ces ports.

La population a décréu ; les plus grandes maisons de commerce ont été s'établir ailleurs, là où elles ont trouvé une hospitalité plus large, plus éclairée et plus favorable à leurs transactions. Ils vous diront qu'aujourd'hui des rues entières sont désertes ; on voit des centaines de magasins, que remplissaient autrefois les marchandises et l'industrie du monde entier, aujourd'hui fermés et vides !

Et, comme résultat, la dépréciation des propriétés et la fermeture des plus importantes maisons de commerce, la misère des propriétaires qui, comptant sur le privilège que la loi accordait à ces villes, ont mis leurs capitaux dans ces constructions, qui, en moins d'un demi-siècle, ont fait de Galatz la Marseille du Danube, et des deux villes jumelles la gloire et la richesse de la Roumanie ! Les rôles de l'impôt foncier prouveraient amplement au gouvernement la situation que je signale ici.

Et ne croyez pas, Messieurs, que la suppression du privilège des ports-francs n'ait fait que frapper ces deux villes.

Avant d'aller plus loin, Messieurs les députés, et de nous demander si la suppression des ports-francs n'a frappé que l'intérêt local de ces deux villes, ou lésé, de la manière la plus sensible, les intérêts généraux de la Roumanie, permettez-moi de poser la question suivante :

Est-il vrai que l'existence des ports-francs soit aujourd'hui condamnée par la science et par la pratique ?

Est-il exact que toutes les nations, à commencer

par les plus civilisées et les plus commerçantes, aient supprimé les ports-francs comme ayant fait leur temps; et devons-nous, par conséquent, imiter les Etats qui nous surpassent en puissance et en civilisation, et supprimer nous aussi les privilèges que nous avons accordés à nos ports?

Mais, avant tout, avant de prendre une telle décision, ne devons nous pas examiner, si la Roumanie a atteint ce degré de prospérité dans toutes les branches de l'économie et du commerce auquel sont arrivés les autres Etats quand ils se sont décidés à supprimer le régime des ports-francs?

Il est vrai que la Russie a supprimé le port-franc d'Odessa. Mais, pour nous décider à imiter la Russie, avons-nous fait pour Galatz et Braïla ce que le grand empire voisin a fait pour Odessa? Où sont les docks, les entrepôts, les quais et tant d'autres établissements commerciaux dont le gouvernement du Tsar, a doté Odessa avant de dire à cette ville qu'elle peut prospérer sans le privilège de port-franc?

Et la Russie, en supprimant le privilège d'Odessa, n'a pas supprimé d'une manière générale les autres ports-francs de l'empire; et, il y a quelques années, nous avons vu la Russie déclarer Batoum, sa nouvelle conquête, port-franc.

Mais l'Autriche-Hongrie n'a-t-elle pas aujourd'hui ses ports-francs, Trieste et Fiume, et quels sacrifices n'ont pas fait et ne font pas encore les gouvernements autrichien et hongrois pour maintenir et développer ces grands centres de commerce de la Monarchie dualiste?

L'Italie, il est vrai, a supprimé le privilège de Gênes; mais une ville entière, sous le nom de *punti franchi*, continue à servir de port-franc et d'entrepôt.

Venons maintenant aux autres pays.

L'Allemagne, dont le bien-être, le grand commerce, l'activité industrielle ne date pas d'hier comme en Roumanie, mais sont la conséquence d'un développement économique et commercial de plusieurs siècles, l'Allemagne a constamment respecté non seulement les privilèges de franchise commerciale, mais même la souveraineté des villes hanséatiques Hambourg, Lubeck et Brême.

A la grande idée de la nation allemande, à l'unité de la Patrie commune, on a sacrifié des États souverains, des royaumes comme le Hanovre, et cependant la souveraineté des villes libres de Hambourg, Lubeck et Brême est restée debout !

En effet, après la proclamation de l'empire d'Allemagne, une véritable campagne fut entreprise pour introduire ces villes dans la sphère de l'Union douanière (Zollverein). Mais, dans cette lutte, le prince de Bismarck n'a jamais employé la force pour atteindre son but. L'illustre homme d'État de l'Allemagne n'a pas oublié un seul instant que le pavillon de la Hanse avait le premier porté sur les rives lointaines de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique, le nom et le commerce allemand, que ce pavillon a été le précurseur de l'*idée coloniale* qui est devenue aujourd'hui la politique de l'empire.

Les négociations entre le grand chancelier et les faibles conseils de bourgeois de Brême et de Hambourg ont duré plus de dix ans ; l'empire, pour obtenir leur adhésion au Zollverein, a assumé des dépenses de plusieurs dizaines de millions, destinés à doter les villes qui entraient dans l'union douanière de l'empire de tous les établissements propres non seulement à ne pas empêcher, mais encore à développer leur mouvement commercial et économique.

Et cependant, jusqu'à ce jour, on ne peut pas dire que Hambourg soit complètement privé du ré-

gime des ports-francs, qui a amené cette ville à un état de développement que l'on ne peut comparer qu'à celui de l'ancienne reine de l'Adriatique, Venise.

Aujourd'hui, Hambourg, dans sa partie inférieure, est demeuré port-franc ; sous l'égide de ce régime une nouvelle ville se forme, ayant encore une autre protection : ces paroles qu'a prononcées le prince de Bismarck dans la séance du Parlement du 8 mai 1880 :

„Le droit de port-franc ne peut cesser qu'avec le consentement de Hambourg. Tant que je pourrai parler dans cette question, je veillerai à ce que ce port-franc ne soit pas borné dans des limites moindres que celles qui sont nécessaires pour que ce port-franc réponde pleinement à sa destination, et soit un véritable port-franc qui se prête à toutes les opérations qu'on doit y faire, et au profit qu'on peut en attendre.“

Et, en effet, la vieille ville Hanséatique, malgré son adhésion à l'Union douanière de l'empire allemand, est dotée d'un port-franc de cette nature.

Quand donc nous voyons que le grand chancelier, auquel rien aujourd'hui ne résiste, a mis tant de calme, tant de patience, tant de science à résoudre le conflit qui existait entre le puissant empire et une faible ville, laquelle n'avait d'autre force que son nom dans l'histoire et la conscience des grands services que Hambourg a rendus au commerce et à la richesse de l'Allemagne, quand nous voyons cela, nous nous demandons : comment nous qui suivons les théories des pays étrangers et imitons ce que font ces pays bien qu'ils soient dans des conditions bien différentes de celle dans laquelle nous nous trouvons, comment, avec légèreté, pour ne pas employer un mot plus dur, avons-nous pu détruire la liberté et le privilège de nos grandes villes fluviales, qui, bien qu'elles aient fait des pas de géants

dans leur développement, ne sont pas encore arrivées à l'apogée de leur prospérité, et ne sont pas dans les conditions où se trouvaient le commerce de la France, de la Belgique et de l'Angleterre, quand ces pays se sont décidés à supprimer les privilèges des ports de Marseille, d'Anvers et de Liverpool, et surtout quand nous ne sommes pas en présence de pays comme ceux en présence desquels se trouvaient les Etats occidentaux ? Seulement dans le cas où nous serions dans la même situation, nous pourrions introduire, chez nous et pour nos villes, le régime des villes maritimes et fluviales de l'Angleterre, de la Belgique et de la France. Celles-ci n'ont pas besoin, en effet, du privilège de port-franc pour conserver et développer le grand commerce international de leurs Etats respectifs. Mais est-ce que nous sommes dans ces conditions, et n'est-il pas de notre devoir de réfléchir et de nous demander si, en prenant une mesure précipitée, nous n'allons pas chasser sur d'autres rives le commerce et les richesses que le régime des ports-francs avait attirés chez nous ?

Et que dirons-nous, quels remords de conscience ne devons-nous pas avoir, quand nous verrons, comme nous pouvons le voir déjà, que nous n'avons supprimé nos ports-francs que pour pousser à l'établissement d'autres ports-francs, soit de l'autre côté du Pruth, soit de l'autre côté du Danube, c'est-à-dire en face même ou à côté de Galatz et de Braila, sacrifiant ainsi notre grand commerce international au profit des pays limitrophes !

Les commerçants en amont de Galatz venaient acheter dans cette ville des marchandises occidentales, qui, arrivant par la voie d'eau, coûtaient moins cher qu'amenées en chemins de fer, par l'intermédiaire de l'Allemagne et de l'Autriche.

Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi.

En 1883-84, après la suppression des ports-francs, 12.730.097 kilogrammes de marchandises à destination de la Bulgarie, ont passé, sans s'y arrêter, devant Galatz et Braïla; 11.917.942 kilogrammes de marchandises ont passé de la même façon en 1884-85.

Une preuve, empruntée à la statistique, me suffira pour certifier mes dires :

On sait que nos villes danubiennes, et surtout Galatz, tant qu'elles ont été ports-francs, servaient d'entrepôt aux marchandises qui venaient d'Occident, non seulement pour la Roumanie, mais encore pour la Bulgarie et même pour la Serbie.

Réfléchissez, Messieurs les Députés, à la perte de travail qu'a supportée la population qui ne vit que des chargements et des déchargements sur le port.

Messieurs les Députés, la suppression des ports-francs de Galatz et de Braïla date de 1883. L'intervalle de temps qui s'est écoulé depuis cette époque est trop court pour qu'il soit possible de vous démontrer par une expérience de plusieurs années, la décadence de l'importation des marchandises occidentales dans ces ports, et, par conséquent, dans tout le pays. Mais je vous ai indiqué la quantité de marchandises destinées à d'autres pays en amont du Danube qui, jadis, étaient déchargées et rechargées dans nos ports, et qui donnaient lieu ainsi à une grande activité commerciale, ce qui n'existe plus.

Permettez-moi maintenant, Messieurs les députés, d'appeler votre bienveillante attention sur un nouvel ordre d'idées, qui se rapportent également à la question de la suppression de nos ports-francs.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que la partie du Danube, qui, de Braïla, s'étend jusqu'aux bouches du fleuve, est considérée comme appartenant à la région maritime; en aval de Braïla, en effet, on fait le com-

merce maritime proprement dit. Par Braïla et Galatz, nous sommes en communication avec tout le continent européen, et principalement avec l'Angleterre, la France et l'Italie.

Lorsque les puissances occidentales ont lutté pour la liberté du Danube, lorsqu'elles ont établi la Commission européenne aux Bouches du Danube, en appliquant à ce fleuve les principes adoptés par le Congrès de Vienne pour les grands fleuves européens, lorsqu'elles ont décidé d'exécuter à Sulina ces admirables travaux dont la Roumanie bénéficie la première, ces travaux d'art qui peuvent passer à juste titre pour la huitième merveille du monde, les puissances occidentales avaient en vue les intérêts de leur commerce. Or, ce commerce, surtout depuis que Galatz et Braïla ont été proclamés ports-francs, comme j'ai eu l'honneur de vous l'exposer, avait son centre d'activité dans ces deux villes, non seulement pour les produits à destination de la Roumanie mais aussi de la Bulgarie et la Serbie.

Ces produits de l'industrie occidentale, en tant qu'ils étaient importés en Roumanie, nous les payions non en or, mais en céréales ou en matières premières.

Bien plus encore : comme l'exportation de nos produits dépassait de beaucoup la valeur des marchandises importées dans notre pays, l'excédent qui était à notre avantage nous était payé en or. Ainsi, ces villes n'étaient pas seulement un centre de marchandises occidentales, mais elles nous assuraient en même temps un grand stock d'or.

Il était donc de notre intérêt de faire même les plus grands sacrifices pour concentrer et augmenter dans nos ports le trafic des produits de l'industrie occidentale. L'expérience nous a prouvé, en effet, que chaque importateur de l'industrie anglaise ou fran-

çaise devenait, directement ou indirectement, un exportateur de céréales et de nos autres produits pour l'Angleterre et la France, et, par suite, un importateur d'or. Aussi, tant qu'a duré le régime des ports-francs, n'avons-nous jamais subi la crise dont nous souffrons à présent par suite de la hausse exagérée de l'agio.

Cet état des plus florissants pour la Roumanie, disparaît chaque jour, grâce d'une part à la suppression des ports-francs et de l'autre à la convention commerciale conclue avec l'Autriche-Hongrie et aux grandes facilités que les tarifs directs ont faites aux marchandises qui viennent par chemins de fer; ces tarifs présentent une différence de plus de 55 % au détriment des tarifs locaux, et frappent ainsi les marchandises et les produits qui arrivent dans nos ports du Danube.

Je me réserve de développer plus loin cette question; permettez-moi cependant de vous dire, dès à présent, que le bon marché des tarifs directs décrétés pour nos chemins de fer, uni aux grandes faveurs accordées par la Convention à l'industrie Austro-Hongroise, a frappé non seulement le commerce anglais, français, italien et grec, mais encore et surtout a frappé toutes les branches de notre activité économique.

Permettez-moi, Messieurs les Députés, de vous montrer quel coup ont reçu les plus importantes industries françaises et anglaises, et avec elle l'importation de l'or en Roumanie.

Chez nous, l'Angleterre avait le monopole des charbons de terre, du coton, des tissus de coton, des machines agricoles, etc; la France avait le monopole des soieries, des draps fins, de la lingerie, des confections pour dames, des articles de Paris, de la bijouterie, des produits chimiques, des instruments

d'optique et de mathématiques, des articles de bureau et de librairie, de la poterie fine, de la coutellerie, des vins de luxe, des spiritueux fins, du sucre raffiné, du café, de l'huile fine, de la parfumerie, des pâtes alimentaires, des meubles de luxe. Tous ces produits, comme je l'ai dit, avaient pour la plus grande partie leurs dépôts dans nos ports et principalement à Galatz, qui fournissait, je le répète, la Roumanie, la Bulgarie et la Serbie. Les commerçants de ces deux derniers pays trouvaient plus commode et meilleur marché de faire venir leurs marchandises de Galatz que de les soumettre au transport long et coûteux des chemins de fer.

Avec la suppression des ports-francs ces dépôts ont diminué de jour en jour. Plusieurs maisons qui avaient la spécialité d'importer des produits de l'industrie française et anglaise ont quitté la Roumanie ; et, comme conséquence naturelle, ont disparu d'autres maisons de commerce qui exportaient en Angleterre et en France les produits de notre sol. De plus, le mouvement fluvial et maritime de nos ports est en décroissance.

Permettez-moi de vous en donner des preuves incontestables. J'ai devant moi une partie de la statistique que publie chaque année la Commission européenne des Bouches du Danube. Cette statistique a trait à la navigation du Danube en 1884, comparée avec le chargement effectué dans le fleuve et avec celui qui a été effectué aux Bouches du Danube, pendant les années antérieures, à partir de 1871.

Comme vous le savez, si l'on en excepte une petite quantité de marchandises autrichiennes qui viennent du Haut Danube et une quantité également insignifiante de céréales que l'on charge à Ismaïl et à Reni, les navires qui sortent de Sulina ne transportent

que des céréales et d'autres matières premières et des marchandises de Roumanie.

Le tableau suivant vous prouvera le nombre de plus en plus décroissant de ces navires :

a) En 1882, 1237 navires ont opéré leur chargement dans les ports intérieurs du Danube en donnant à la commission européenne une recette nette de 2,062,962 fr.

b) En 1883, le nombre des navires maritimes est tombé à 1157, donnant à la commission 1,555,680 fr. seulement.

c) En 1884, le nombre des navires chargés n'a été que de 928 et n'a donné à la commission qu'une recette de 1,303,267 fr.

Je vous présente encore un autre résultat qui se rapporte aux pavillons des diverses nations :

a) *Les navires anglais* qui sont sortis, en 1882 du port de Sulina se sont élevés au chiffre de 583 dont 3 à voiles et 580 à vapeur.

En 1883, après la suppression des ports francs, le nombre des navires à vapeur a été réduit à 532, et aucun bâtiment à voiles ne naviguait sous pavillon britannique.

En 1884, le nombre des navires à vapeur est tombé à 422.

b) *Les navires français* sortis de Sulina ont été, en 1882, de 63 grands bateaux à vapeur, en 1883 de 66 et en 1884 de 51 seulement.

c) *Les navires italiens* entrés en mer en 1882, ont été de 25 à voiles et de 3 à vapeur, en 1883, de 15 à voiles et de 1 à vapeur, en 1884, de 17 à voiles et de 2 à vapeur.

d) *Les navires austro-hongrois* sortis de Sulina ont été, en 1882, de 20 à voiles et de 82 à vapeur (Lloyd Autrichien); en 1883, ils sont tombés à 11 à voiles

et à 81 à vapeur; ils ont été, en 1884, de 7 navires à voiles et de 83 à vapeur.

e) *Les navires russes* entrés en mer ont été, en 1882, de 21 à voiles et de 41 à vapeur; en 1883, de 17 à voiles et de 45 à vapeur; en 1884, de 28 à voiles et de 36 à vapeur <sup>1)</sup>.

f) *Les navires ottomans* sortis de Sulina ont été, en 1882, de 359 à voiles; en 1883, de 349, et ils sont tombés à 290, en 1884.

g) *Les navires grecs* entrés en mer pendant l'année 1882, ont été de 364 à voiles et de 46 à vapeur; en 1883, de 233 à voiles et de 52 à vapeur; en 1884, ils n'ont été que de 169 à voiles et de 50 à vapeur.

h) *L'Allemagne* n'a eu sur le Danube, sortant par Sulina que 12 navires à vapeur en 1882; 14 en 1883, et 2 seulement en 1884.

Et maintenant, Messieurs les députés, permettez-moi de vous donner les chiffres de notre navigation, sur notre Danube, avec nos bâtiments portant le pavillon de la Roumanie. Ces chiffres vous causeront une immense douleur patriotique :

En 1871 nous avons eu 42 navires à voiles entrés en mer.

|      |   |   |   |    |   |   |   |   |   |   |
|------|---|---|---|----|---|---|---|---|---|---|
| 1872 | " | " | " | 53 | " | " | " | " | " | " |
| 1873 | " | " | " | 41 | " | " | " | " | " | " |
| 1874 | " | " | " | 42 | " | " | " | " | " | " |
| 1875 | " | " | " | 37 | " | " | " | " | " | " |
| 1876 | " | " | " | 26 | " | " | " | " | " | " |
| 1877 | " | " | " | 5  | " | " | " | " | " | " |
| 1878 | " | " | " | 14 | " | " | " | " | " | " |
| 1879 | " | " | " | 7  | " | " | " | " | " | " |
| 1880 | " | " | " | 19 | " | " | " | " | " | " |
| 1881 | " | " | " | 15 | " | " | " | " | " | " |
| 1882 | " | " | " | 11 | " | " | " | " | " | " |

1) Il est à remarquer qu'une partie de ces derniers ont chargé à Reni et à Ismail.

En 1883 nous avons eu 8 „ à voiles et 2 à vapeur.  
„ 1884 „ „ „ 4 „ à voiles et 3 à vapeur.

Ces chiffres parlent mieux que je ne pourrais le faire.

Et maintenant je laisse M. Chousserie, dont j'ai eu déjà l'honneur de vous parler, nous dire encore les paroles suivantes : „Il a suffi de quelques années pour détruire cet état de choses si favorable à notre commerce (les ports-francs), pour faire descendre la France au quatrième rang parmi les pays qui ont un trafic avec la Roumanie. Quelle est la cause à laquelle on doit la décadence que j'ai signalée de l'importation française en Roumanie, et l'accroissement continu des importations austro-allemandes dans ce pays ?

„La première de ces causes est la Convention commerciale conclue en 1875 entre l'Autriche et la Roumanie.

„La deuxième cause, dit le même auteur, a été la suppression des ports-francs, et enfin les facilités qu'offrent les tarifs directs à l'importation de l'industrie austro-allemande par les frontières de terre“.

Permettez-moi, Messieurs les députés, de vous citer ici quelques exemples de l'iniquité des tarifs directs, comparés aux tarifs locaux, et des conséquences désastreuses que cette différence de prix a eues pour notre commerce en général et pour nos villes danubiennes en particulier.

1. D'Adjud à Stettin, c'est-à-dire pour une distance de 1,795 kilomètres, un wagon chargé de 10,000 kilogrammes, paye 787 fr. 50 centimes, ce qui met le prix du parcours à 44 centimes par kilomètre. D'Adjud à Galatz, distants de 135 kilomètres, un wagon paye 101 francs, c'est-à-dire 75 centimes par kilomètre. *Bénéfice net au profit des lignes austro-allemandes*. 70 pour cent.

2. De Bêrlad à Stettin, 1856 kilomètres, le prix du wagon est de 831 francs 25 centimes, ou 45 centimes par kilomètre.

De Bêrlad à Galatz, 141 kilomètres, un wagon paye 104 francs 60 centimes, ou 74 centimes par kilomètre. *Bénéfice en faveur des lignes austro-allemandes 65 pour cent.*

M. Urbain Chousserie, à l'œuvre duquel j'ai emprunté les notes ci-dessus, nous donne encore les détails suivants :

Calculons, dit-il, non par wagon complet, mais calculons en moyenne par fractions de 5,000 kilogrammes.

1. De Bacau à Hambourg, un demi-wagon, pour parcourir la distance qui est de 2,096 kilomètres, paye 552 francs 50 centimes, c'est-à-dire 26  $\frac{1}{2}$  centimes par kilomètre.

De Bacau à Galatz, 193 kilomètres, le prix du transport est de 98 francs 72 centimes, ou 51 centimes par kilomètre.

*La différence en défaveur de nos lignes est de 93 pour cent.*

2 De Bucarest à Hambourg, 2,042 kilomètres, le prix du transport d'un demi-wagon est de 646 francs 88 centimes, ou 31 centimes par kilomètre. De Bucarest à Galatz, 268 kilomètres, ce prix est de 137 francs 51 centimes.

*La différence en défaveur de nos lignes est de 62 pour cent.*

„Ces chiffres sont-ils assez éloquentes? ajoute M. Chousserie.

„Il est à remarquer poursuit-il que l'adoption de ces tarifs directs a coïncidé avec la suppression des ports-francs, de sorte que ces deux mesures peuvent être considérées comme le corollaire l'une de l'autre. La suppression des ports-francs n'aurait pas suffi pour

tuer le commerce français en Roumanie, car tant que les navires français auraient trouvé à charger des céréales à Galatz et à Braïla, ils auraient fréquenté ces ports et y auraient transporté des produits français. Il fallait donc trouver le moyen d'empêcher les producteurs roumains de diriger leurs céréales sur le Danube.

„Ce but a été atteint par l'établissement des tarifs directs qui ont fait que les producteurs ont abandonné Galatz et Braïla au profit des ports de la mer Baltique.

„La convention des tarifs avec l'Allemagne a été conclue le 1er mars 1883. Il faut remarquer ici que, le 1er avril de la même année, les privilèges de nos villes danubiennes ont été abolis.

„L'Autriche-Hongrie et l'Allemagne poursuivent un double but, continue M. Chousserie; d'abord mettre la main sur tout le trafic roumain, c'est-à-dire sur tout le mouvement commercial de la Roumanie, et s'emparer du Danube.

„Ce double but est atteint par l'adoption des tarifs directs; en effet, lorsque les nations occidentales n'auront plus de commerce avec la Roumanie, elles ne s'occuperont plus des affaires du Danube sur les rives duquel elles n'auront plus d'intérêts à défendre, et de cette manière ce fleuve deviendra la propriété exclusive de l'Autriche, etc.,

Messieurs les députés, le programme des Etats continentaux qui veulent attirer dans leur sphère d'action tous les intérêts économiques des pays, qu'ils nomment la péninsule balcanique, est le même. Je viens de vous prouver que ce programme se réduit aux deux mesures suivantes.

- a) La suppression des ports-francs.
- b) L'abaissement des tarifs sur les lignes ferrées.

Outre les preuves que je vous ai données, il en est encore une et celle-ci est catégorique.

En 1881, une association du commerce allemand pour l'exportation de marchandises allemandes dans les pays orientaux, a été fondée à Berlin. Le but de cette association est de créer en Orient des relations commerciales de plus en plus étendues. Cette union ne s'arrête pas aux frontières de l'Allemagne, elle embrasse également l'Autriche-Hongrie.

Les propositions faites à l'association industrielle de la Basse-Autriche, la société la plus ancienne et la plus importante, ont été accueillies favorablement, et, dans une séance, le baron Max Kubeck, parmi ses conclusions, a proposé les deux suivantes :

I. Abolition de la franchise du port de la ville de Trieste.

II. Abaissement des tarifs sur les chemins de fer.

Messieurs les députés, je suis loin de croire que le rétablissement des ports-francs remédierait immédiatement à tous les maux dont souffre aujourd'hui notre situation économique tout entière. Mais quand nous voyons que les pays du centre de l'Europe, qui se proposent de faire de la Roumanie le grand estomac consommateur de leur industrie, demandent précisément les mesures dont se plaint le pays tout entier et dont se plaint aussi le commerce si utile au pays, c'est-à-dire le commerce des Etats occidentaux, ne devons-nous pas nous dire que, sans préméditation, inconsciemment, nous avons commis une grande faute en supprimant nos ports-francs avant l'heure.

En effet, Galatz touche à sa ruine, car aujourd'hui, excepté les produits de quelques districts voisins, et des céréales qui descendent le Pruth, Galatz ne reçoit rien pour l'exportation.

Si, en ce qui concerne l'exportation, Braïla ne ressent pas le même mal que Galatz, il le doit à sa

position exceptionnelle et intermédiaire entre la navigation maritime et la navigation fluviale du Danube, comme point où les céréales venues du Haut-Danube se déchargent des schleps et des caïks et se chargent dans les grands bâtiments, plus particulièrement dans ceux de la France, de l'Angleterre, de la Grèce et de l'Italie.

Mais ils se trompent ceux qui croient que la chute de Galatz contribuerait à la prospérité de Braïla.

Les deux villes, comme par le passé, ont encore aujourd'hui, et auront encore à l'avenir le même sort. La prospérité de l'une amènera la prospérité de l'autre et la chute de celle-ci attirera inévitablement la chute de celle-là!

Les deux villes n'ont-elles pas été déclarées ports-francs en même temps? Ne se sont-elles pas développées l'une et l'autre sous le même régime? Les maisons de commerce de Galatz ne font-elles pas aussi un grand commerce à Braïla? L'industrie française et anglaise de Galatz, de même que notre exportation dans les pays occidentaux, soit de Braïla, soit de Galatz, ainsi que la Bourse de cette dernière ville ne règlent-elles pas les transactions commerciales, ne fixent-elles pas également le change et l'agio pour toutes les opérations commerciales de Braïla?

Le rétablissement des ports-francs de Galatz et de Braïla nous est aussi imposé par le devoir qui nous incombe de paralyser les conséquences funestes que la Convention de commerce avec l'Autriche-Hongrie ont eues sur l'organisme économique tout entier de la Roumanie.

*Messieurs les députés,*

Vous connaissez et ne pouvez oublier le retentissement des interpellations, des rapports et des

mémoires des chambres de commerce, des pétitions des grands producteurs et commerçants de notre pays qui, depuis des années entières, ont été lues et se lisent à la tribune de nos Corps législatifs, et qui ensuite se reproduisent tous les jours dans la presse, sans distinction d'opinion politique; ces actes *dévoilent les conséquences* écrasantes qui ont résulté pour notre vie économique de la Convention signée en 1875 avec l'empire austro hongrois!

Les réponses et les déclarations faites à plusieurs reprises par notre gouvernement vous ont prouvé jusqu'à l'évidence que nous n'avons plus rien de bon à attendre de cette Convention, non plus que des traités de même nature passés avec les autres États, en tant qu'ils sont faits sur le modèle de la Convention conclue avec l'Autriche-Hongrie, en d'autres termes, en tant que nous leur avons subordonné nos tarifs autonomes.

Nous avons tout donné à l'industrie austro-hongroise, et l'empire ne nous a donné presque rien, même en ce qui regarde nos bestiaux et les produits de notre sol; car pendant l'application de cette Convention, ces deux branches importantes de notre richesse nationale nous ont été enlevées l'une après l'autre.

Depuis 1876, presque toute notre industrie naissante ainsi que notre industrie domestique, a été tuée par les effets désastreux de cette Convention à laquelle nous devons également la ruine de nos ports.

Le développement croissant de l'importation de l'industrie et du commerce austro-hongrois en Roumanie est prouvé par les chiffres suivants :

Voici quelle était l'exportation austro-hongroise en Roumanie pendant les années qui ont précédé la signature de cette Convention.

L'Autriche-Hongrie a exporté en Roumanie :

|                |             |
|----------------|-------------|
| En 1873 francs | 97,867,167  |
| „ 1874 „       | 122,794,114 |
| „ 1875 „       | 100,830,169 |

Voici les chiffres de l'exportation de la Roumanie en Autriche-Hongrie pendant les mêmes années :

|                |             |
|----------------|-------------|
| En 1873 francs | 157,570,733 |
| „ 1874 „       | 137,713,812 |
| „ 1875 „       | 144,962,079 |

Comme vous le voyez, notre exportation en Autriche-Hongrie a dépassé de près de 120 millions l'exportation de l'Autriche-Hongrie en Roumanie, et cela seulement dans l'intervalle de trois ans qui a précédé la Convention austro-hongroise.

Mais dès que ce traité a été mis en vigueur, les choses ont changé en faveur de l'importation austro-hongroise en Roumanie et en défaveur de l'exportation roumaine dans l'Etat voisin.

Voici le chiffre colossal auquel s'est élevée peu à peu l'importation austro-hongroise en Roumanie, à la suite de l'application de la Convention :

|                |             |
|----------------|-------------|
| En 1876 francs | 123,968,050 |
| „ 1877 „       | 335,548,990 |
| „ 1878 „       | 306,582,302 |
| „ 1879 „       | 254,482,629 |
| „ 1880 „       | 255,336,415 |
| „ 1881 „       | 274,757,458 |
| „ 1882 „       | 268,851,921 |
| „ 1883 „       | 359,907,178 |

Voici maintenant ce que la Roumanie a exporté en Autriche-Hongrie pendant ces mêmes années :

|                |             |
|----------------|-------------|
| En 1876 francs | 142,589,465 |
| „ 1877 „       | 141,081,100 |
| „ 1878 „       | 217,041,727 |

|         |        |             |
|---------|--------|-------------|
| En 1879 | francs | 238,650,006 |
| „ 1880  | „      | 218,918,878 |
| „ 1881  | „      | 206,518,317 |
| „ 1882  | „      | 244,730,199 |
| „ 1883  | „      | 220,650,279 |

Comme vous le voyez, pendant les huit premières années de l'application de la Convention, la valeur de l'importation de l'industrie austro-hongroise en Roumanie dépasse la valeur de l'exportation des céréales et des matières premières de la Roumanie en Autriche-Hongrie de la somme colossale de près de *soixante millions de francs*.

La Roumanie n'a point de colonies ; l'Etat, non plus que les citoyens roumains, n'ont ni propriétés en Autriche-Hongrie (excepté quelques terres en Bucovine), ni capitaux déposés dans les institutions de crédit de cet empire pour pouvoir payer cette énorme différence. Avec quoi donc l'avons-nous payée ? Avec les économies que le pays avait pu faire pendant les années qui ont précédé la signature de la Convention de 1876, avec l'or resté chez nous du temps de la guerre russo-roumaine contre la Turquie, avec l'excédent monétaire entré dans le pays en échange des céréales exportées dans les Etats occidentaux, après le paiement des produits de l'industrie franco-anglaise importés en Roumanie.

Voulez-vous maintenant, Messieurs les députés, avoir aussi une idée des diverses catégories de l'industrie austro-hongroise dont l'importation a augmenté chaque année depuis 1876 jusq'en 1884.

J'abuserais de votre patience si je vous lisais toute la classification. Mais je vous citerai quelques uns des points les plus frappants.

En peaux et en articles de cuir, il a été importé en Roumanie :

|         |            |     |                |            |
|---------|------------|-----|----------------|------------|
| En 1876 | 8,698,536  | fr. | dont en chaus- |            |
|         |            |     | sures.         | 3,000,000  |
| En 1877 | 14,831,994 | fr. | „ „ „          | 8,193,386  |
| „ 1878  | 37,291,005 | —   | „ „ „          | 11,245,500 |
| „ 1879  | 22,649,760 | —   | „ „ „          | 6,312,000  |
| „ 1880  | 22,867,622 | —   | „ „ „          | 7,415,000  |
| „ 1881  | 23,311,538 | —   | „ „ „          | 10,500,474 |
| „ 1882  | 25,095,528 | —   | „ „ „          | 13,388,822 |
| „ 1883  | 28,844,337 | —   | „ „ „          | 14,831,488 |

Matières textiles et industries dérivées :

|         |            |     |                     |           |
|---------|------------|-----|---------------------|-----------|
| En 1876 | 15,973,525 | fr. | dont en vêtements : | 2,978,386 |
| „ 1877  | 36,404,523 | —   | „ „ „               | 8,986,320 |
| „ 1878  | 44,093,036 | —   | „ „ „               | 7,414,096 |
| „ 1879  | 38,400,885 | —   | „ „ „               | 6,836,158 |
| „ 1880  | 33,583,919 | —   | „ „ „               | 7,645,452 |
| „ 1881  | 39,376,398 | —   | „ „ „               | 7,772,091 |
| „ 1882  | 36,134,452 | —   | „ „ „               | 8,221,676 |
| „ 1883  | 43,401,940 | —   | „ „ „               | 8,595,129 |

Bois dérivés (meubles) :

|                |            |     |
|----------------|------------|-----|
| En 1876        | 8,178,675  | fr. |
| „ 1877 et 1878 | 18,611,933 | —   |
| „ 1879         | 8,712,946  | —   |
| „ 1880         | 11,440,005 | —   |
| „ 1881         | 12,347,459 | —   |
| „ 1882         | 13,673,918 | —   |
| „ 1883         | 15,647,325 | —   |

Ces chiffres sont effrayants si l'on songe à l'augmentation énorme qu'a acquise l'importation de l'industrie austro-hongroise en Roumanie. Quelle compensation nous a donnée la Convention commerciale ? L'entrée libre en Autriche-Hongrie de nos céréales, et la réduction des taxes à l'exportation de nos bestiaux, de nos pores et de leurs produits ? Ce

sont là à peu près les seules concessions qui ont été faites à la Roumanie.

En 1873, avant la conclusion de la Convention, (bien que l'on payât des droits deux fois plus élevés), la Roumanie a exporté en Autriche-Hongrie 7,062,200 fr. de bêtes à cornes (non compris leurs produits). Après la conclusion de la Convention, dans la deuxième année et la troisième, par suite de l'abaissement des droits, l'exportation a presque doublé. Mais, dès la quatrième année, les autorités austro-hongroises ont pris des mesures prohibitives, et notre exportation a été en décroissant, jusqu'à ce qu'elle ait complètement cessé en 1883. Ainsi, nous n'avons exporté que pour 18,000 fr. en 1883, et rien en 1884.

Il en a été de même pour le commerce des porcs.

Ce commerce, très considérable en Olténie, s'exerçait maintenant dans toute la Roumanie. Dans la haute Moldavie, les éleveurs de porcs étaient arrivés à rivaliser avec ceux de l'Olténie.

Eh bien! grâce à la fermeture des frontières austro-hongroises, sous divers prétextes de maladies contagieuses, grâce aux chicanes que l'on a faites aux négociants qui réussirent à faire pénétrer leurs porcs en Autriche-Hongrie, cette industrie est à la veille de périr.

Nos voisins se préparent maintenant à frapper de droits nos céréales, malgré les prescriptions du § 2 de l'acte additionnel à la Convention, qui dit textuellement : „*Seront également libres de tout droit de douane à l'importation en Autriche-Hongrie à travers les frontières Austro-hongroise et Roumaine, ainsi que par le voie du Danube à travers tous les ports de ce fleuve tant de la Roumanie que de l'Autriche-Hongrie, les céréales en général, produits du sol de la Roumanie.*“

Et voici que maintenant, par suite du système de

protection que la France et l'Allemagne ont adopté pour les produits de leur sol, l'Autriche-Hongrie se déciderait à mettre des droits sur les céréales et autres produits bruts étrangers, en signe de représailles; et ces droits, le gouvernement de Pesth voudra les imposer à nos céréales. Cela ressort tout au moins de la déclaration du ministre du commerce au Parlement de Pesth; le ministre a donné l'assurance que ces droits seront imposés aux produits de l'Orient.

Si cette menace vient à se réaliser, si les céréales et autres produits de notre sol viennent à être frappés de droits à leur entrée dans les Etats austro-hongrois, nous aurons alors le droit de constater que, pour l'exportation de nos céréales comme pour celle de nos bestiaux, le gouvernement austro-hongrois a manifestement violé la Convention de commerce qu'il a conclue avec la Roumanie, et nous aurons le devoir de protester!

En présence de cette violation flagrante du contrat intervenu entre la Roumanie et l'Autriche-Hongrie, il est temps de nous demander ce que devient le principe, qui doit tout particulièrement présider aux actes internationaux, qui a pour but de régler les relations économiques et commerciales entre deux nations et qui se résume en ces mots : *dout des ?*

Nous avons donné à nos voisins toute l'étendue de notre pays pour qu'ils en fassent un marché, un vaste débouché à leur industrie et à leur commerce; en échange, nos voisins ne nous ont accordé que le droit d'importer à l'intérieur des frontières austro-hongroises nos bestiaux et nos céréales.

A ceux-là, les frontières ont été absolument fermées; pour celles-ci, le gouvernement hongrois se prépare à les frapper de droits, et Dieu sait de combien d'autres lourdes charges!

La crise que traversent tous les pays agricoles de l'Europe, par suite de l'énorme importation des grains d'Amérique, d'Australie et bientôt des Indes, a fermé pour le moment la bouche aux libre-échangistes et a élevé le protectionnisme à la hauteur d'une maxime d'Etat.

La lutte pour l'existence, tel est le mot qui résonne aujourd'hui dans les Parlements de France et d'Allemagne.

L'Autriche-Hongrie s'apprête à entrer elle aussi dans les rangs des protectionnistes.

Il est donc inutile d'attendre qu'elle revienne au respect de ses engagements envers la Roumanie.

En dehors du steeple-chase protectionniste où se sont élancés tous les Etats, l'Autriche-Hongrie nous présente encore une particularité dont nous devons tenir compte.

Bien qu'elle forme une seule et même monarchie, l'Autriche-Hongrie se partage en deux Etats distincts pour tout ce qui est administration, justice, finances, et surtout intérêts douaniers, économiques et commerciaux.

Les douanes et tous les intérêts matériels de la partie transleithane de la monarchie, celle-ci les règle avec la partie transleithane, comme si chacune des deux portions dont se compose l'empire formaient deux Etats indépendants, deux pays étrangers l'un à l'autre.

L'un de ces deux Etats, la Hongrie, est un pays agricole comme la Roumanie. Ses produits sont les similaires des nôtres. Elle produit, comme la Roumanie, et avec autant d'abondance, des bêtes à cornes, des moutons, des porcs; elle produit également, et avec tout autant d'abondance, tous les grains que l'on cultive chez nous.

Les Hongrois ont besoin, comme les Roumains,

d'exporter les produits de leur sol. La Hongrie fait concurrence à la Roumanie sur tous les marchés de l'Europe. Loin donc d'avoir un intérêt à l'importation sur son territoire de nos produits bruts, elle a le plus grand intérêt à paralyser, à empêcher cette importation. C'est à cet intérêt de la Hongrie que nous devons les embarras causés à notre commerce d'exportation, la décroissance de ce commerce, les souffrances de notre agriculture. M. le Président du Conseil des Ministres nous disait, il y a quelques jours, que si le Ministre de Hongrie parle en faveur de la fermeture des frontières hongroises à nos produits et agit en ce sens, et si le gouvernement hongrois et le Parlement de Pesth proposent l'établissement de droits sur les céréales qui entrent en Autriche-Hongrie, comme représailles aux mesures prises en France et en Allemagne, le Ministre et le Parlement de Vienne ne parlent pas de la même manière et n'agissent pas dans le même sens.

Cela est vrai. Si nous devons traiter seulement avec Vienne et pour la seule partie de l'empire qui est représentée dans le Parlement de Vienne, l'entente serait facile. L'Autriche proprement dite a quoi nous donner en échange de ce que nous pouvons lui donner. Elle a besoin de bestiaux et de grains ; elle peut donc laisser ses frontières ouvertes à ces produits de notre pays, et la Roumanie pourrait ouvrir plus largement ses frontières à l'industrie autrichienne.

Mais, par malheur, l'honorable président du conseil se fait illusion quand il croit que Vienne triomphera de la politique économique qu'on pratique à Pesth. En matière d'intérêts agricoles, commerciaux, etc., ce n'est pas Vienne qui commande, mais Pesth, et la voix de Pesth étouffe bien souvent celle de Vienne !

C'est la Hongrie, et non l'Autriche, qui a décidé

et qui décidera pour tout ce qui regarde nos bestiaux et nos céréales. La Hongrie étant un pays agricole, personne ne peut lui reprocher de défendre ses intérêts agricoles et industriels contre la Roumanie, comme elle les défend contre Vienne.

Quand nous voyons que les ministres hongrois, dans leur sollicitude pour les besoins de leur patrie, oublient même ce fait que cette patrie forme avec l'Autriche un seul Etat politique, une seule monarchie, ayant le même souverain, nous ne pouvons nous empêcher de nous écrier : Ces hommes d'Etat sont bons Hongrois ; ils sont des ministres éclairés et dévoués à leur patrie !

Dans une des interpellations que j'ai adressées récemment au ministre des affaires étrangères, j'ai porté à votre connaissance, Messieurs les députés, le texte de la déclaration qui a été faite par le ministre du commerce de Hongrie au sein du Parlement de Pesth, lorsqu'il a déclaré qu'il y avait lieu d'augmenter les droits sur les grains et les produits bruts de l'étranger, et, par suite, logiquement, sur les produits de notre sol <sup>1</sup>, oubliant sans doute le

---

1) Voici le texte de cette déclaration :

„Il est naturel que lorsqu'un Etat adopte un système prononcé de protectionnisme, l'Etat immédiatement limitrophe commettrait une grande faute si, de son côté, il voulait l'ignorer. En présence de cette situation, il est nécessaire que l'Autriche-Hongrie, suivant immédiatement l'exemple de la France et de l'Allemagne, adopte la même ligne de conduite, et qu'elle applique aux matières brutes qui entreront chez nous de l'Orient, les mêmes taxes dont les autres Etats frapperont l'importation de nos matières brutes.

„Pour aujourd'hui, je réponds à l'interpellation en déclarant brièvement et clairement que le gouvernement hongrois s'est déjà occupé de cette question, et qu'il a fait les démarches nécessaires pour élever les taxes ; j'espère déposer bientôt sur le bureau de la Chambre le projet de loi du gouvernement relatif à cette mesure.

paragraphe 2 de l'acte additionnel de la Convention de commerce conclue entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie, comme elle a oublié un autre paragraphe de cette même Convention, qui, hors les cas d'épizootie, ouvrirait à nos bestiaux les frontières austro-hongroises.

Dans le même Parlement, à l'occasion de cette déclaration, il a été prononcé des paroles qui devront nous servir de guide lorsque nous aurons à adopter, pour notre pays, un système économique commercial et douanier.

Permettez-moi de reproduire ici une partie de la discussion qui a eu lieu entre le ministère et quelques députés, à l'occasion de cette déclaration.

Le Comte Emmanuel Andrassy, député gouvernemental, qui a motivé la déclaration du ministre du commerce, a développé son interpellation en ces termes :

„Un principe large, que j'apprécie comme le plus fécond en résultats, est celui que la France et l'Allemagne ont proclamé aujourd'hui, savoir : *qu'il ne faut pas courir après l'amitié des Etats limitrophes lorsqu'il s'agit du bien-être de nos concitoyens.*

„La France et l'Allemagne se sont approprié en principe cette manière de voir en mettant des taxes sur les céréales étrangères. Si nous jetons les yeux autour de notre monarchie et principalement sur notre patrie, et si nous considérons les circonstances actuelles nous devons constater que, chez nous aussi, la valeur des terres a considérablement diminué. Il ne nous reste donc autre chose à faire que ce que la France et l'Allemagne ont déjà entrepris d'une manière pratique, c'est-à-dire que nous devons, nous aussi, employer à cet égard des modalités justes et énergiques, et non pas seulement des demi-mesures.

La nécessité nous y pousse. Si nous recevons les produits moins chers de l'Amérique, de la Russie et des autres Etats limitrophes, produits qui dorénavant ne pourront plus pénétrer sur les marchés de France et d'Allemagne, nous en serons bien-

tôt inondés. En présence de cette extrémité, il faut donc que nous élevions nos taxes. Comme je suis partisan du système d'après lequel les intérêts de nos concitoyens doivent être avant tout protégés, je considère qu'il est indispensable de prendre cette attitude. Je suis convaincu de l'effet bienfaisant d'une pareille mesure, *d'autant plus qu'un Etat qui veut rester en bonnes relations avec nous, aurait pu nous informer des décisions qu'il a prises et exécutées si rapidement.*»

Je vous prie, Messieurs les députés, de bien vouloir peser dans votre patriotisme ces sages paroles du patriote et noble Maghiar :

„*Un Etat qui veut rester en bonnes relations avec nous, doit d'abord s'entendre avec nous, lorsqu'il prend une décision qui nous plonge le couteau dans le corps jusqu'aux os!*“

Le député Ignace Helfy, l'éminent lutteur de la Hongrie indépendante, a émis à cette occasion quelques vérités; il a donné des conseils encore plus énergiques, conseils dont nous devons profiter si nous voulons prouver que, de même que nos voisins savent être Hongrois et défendre avant tout les intérêts de leur pays, nous savons aussi être Roumains, et défendre avec la même énergie les intérêts de notre patrie, lorsqu'ils sont menacés.

„Je suis convaincu, a dit M. Helfy, que le gouvernement n'a pas manqué de faire, par voie diplomatique, des représentations aux puissances qui sont en relations commerciales avec nous.

„Mais une vieille expérience nous prouve que des réclamations de ce genre restent sans effet, si elles ne sont pas appuyées par la pression d'une puissante opinion publique.

„Lorsque naguère, le prince de Bismarck a soutenu les taxes devant la Chambre allemande, il a dit que la *chemise* d'un Allemand le touchait de plus près que la *veste* d'un agriculteur maghiar. Je lui suis reconnaissant de cette franchise, parce que maintenant le gouvernement hongrois croira peut-

être que notre agriculture est menacée d'un danger sérieux, que peut-être il s'appropriera la maxime de la *chemise* et de la *veste*, et qu'il prendra une autre attitude vis-à-vis de Vienne.... Je me permets par conséquent de demander au ministre :

1. Le gouvernement a-t-il déjà un plan arrêté au sujet des dispositions à adopter en présence des dangers qui existent déjà en partie, ou qui, en partie, existeront bientôt ?

2. Le gouvernement est-il disposé à communiquer à la Chambre les mesures qu'il a résolu d'adopter ?

Et maintenant, Messieurs les Députés, ne pensez-vous pas que le temps est venu pour le gouvernement, pour la représentation nationale, pour le pays, pour nous tous, de nous dire, suivant l'expression de l'illustre fondateur de l'unité allemande, que la *chemise* roumaine doit nous être plus chère et plus précieuse que la *veste* maghiare ?

N'est-il pas temps de nous décider enfin à ne plus attendre notre salut de négociations diplomatiques qui durent depuis quatre ans, et qui n'ont eu pour effet que de compromettre encore plus, non seulement notre existence économique et commerciale, mais encore notre dignité d'Etat libre et indépendant ?

Le temps n'est-il pas arrivé de ne plus compter que sur nous-mêmes, sur notre intelligence, sur notre travail, sur notre énergie, sur notre patriotisme ?

Le temps n'est-il pas arrivé où la Roumanie doit avoir, elle aussi, sa propre politique *économique* et *commerciale* ?

N'est-il pas temps de reconnaître que nous avons commis une faute en appliquant le système économique et commercial actuel, en l'appuyant exclusivement sur nos débouchés territoriaux, sur les seules jonctions avec les chemins de fer austro-hongrois, et en laissant au second plan, en les abandonnant même, nos débouchés fluviaux et maritimes ?

Messieurs les Députés, ne nous faisons point d'illusions. Avec le système protectionniste que toutes les puissances ont adopté aujourd'hui, et que l'Autriche-Hongrie nous applique de la manière la plus rigoureuse, pour ne pas dire la plus cruelle, avec ce système, nous n'avons plus rien à attendre de notre puissante voisine. Nous lui avons tout donné, elle ne nous donne rien.

Comme vous le savez, cette Convention a deux poids et deux mesures. L'Autriche-Hongrie nous a imposé l'importation des produits de son industrie en Roumanie, et l'a baptisée, on peut le dire, du nom de *libre-échange*.

L'exportation de nos produits en Autriche-Hongrie est frappée et arrêtée par un *protectionnisme* qui devient plus prononcé tous les jours. „Lorsque le libre-échange n'est pas réciproque, lorsque les uns donnent tout et que les autres ne donnent rien, alors, dans de pareilles conditions, le libre-échange n'est plus *qu'un marché de dupe*“ ; c'est ainsi que s'est exprimé M. Méline, ministre de l'agriculture de la République française, dans la discussion qui a eu lieu au sujet des taxes imposées aux céréales étrangères.

Celui qui voudra s'assurer des difficultés, des embarras, des conflits que la Convention de commerce nous a causés depuis son application, et pendant toute sa durée, n'a qu'à parcourir les procès-verbaux de la commission mixte qui s'est réunie à Vienne pour préciser les divers articles du tarif conventionnel. Ces procès-verbaux sont livrés à la publicité par notre ministère des finances, dans le bulletin des lois financières, tome III, de l'année 1833.

Mais en présence de tant d'intérêts roumains lésés par des intérêts étrangers, n'est-il pas indispen-

sable de nous décider à sortir de la voie fatale dans laquelle nous sommes engagés depuis 1876 ?

Nous, qui depuis cette époque, avons abandonné nos ports, nos débouchés maritimes et fluviaux, nous devons y revenir à présent : nous devons consacrer toute notre activité à leur amélioration, faire dans ce but tous les sacrifices possibles, et aller même jusqu'aux limites de l'impossible. Ces sacrifices nous seront rendus au centuple. Dirigeons vers nos ports l'exportation de nos céréales et des produits de notre sol et de notre travail. Dirigeons aussi nos chemins de fer vers nos ports. Abaissons les tarifs de nos lignes ferrées qui aboutiront à nos ports maritimes et danubiens, afin de favoriser ainsi notre exportation vers ces points. Ne faisons pas ce que nous avons fait jusqu'ici, c'est-à-dire n'éloignons point, par des tarifs directs et bon marché, notre exportation de nos débouchés naturels pour la diriger vers Itzcani, Prédéal et Verciorova, où nos produits se trouvent en présence du protectionnisme et même de la prohibition.

Du Danube et de la mer, notre exportation pourra se diriger librement vers les points où nos céréales et les produits de notre sol sont demandés ; et il ne manque pas de pays où ils sont nécessaires et recherchés. Et quand je dis que nous devons diriger notre exportation vers nos ports, je ne veux pas dire seulement nos ports-francs, ni ceux pour lesquels nous demandons la franchise. Outre Sulina, Constantza, Galatz, Braïla, Giurgevo, Severin, j'entends aussi Mangalia, Tulcea, Calarashi, Oltenitsa, Turnu-Magurele, Zimnicea, Calafat, Beket et Corabia ; j'entends, en un mot, tous les ports du Danube et même du Pruth, tous les ports, grands et petits, où l'on peut charger un vapeur, un bâtiment à voiles, un caïk, une barque même, avec lesquels il sera

possible de faire parvenir à la mer et de diriger de là sur le monde entier nos céréales ainsi que les produits de notre sol et de notre travail. C'est ainsi que font toutes les nations pour avoir un commerce international qui leur procure la richesse et non pas la misère ! En d'autres termes, Messieurs les Députés, je veux dire que nous devons remplacer notre exportation par terre par notre exportation par eau, et adopter, à l'égard de notre exportation, la *politique d'eau*, au lieu de la *politique de terre* que nous avons suivie jusqu'à présent.

Cette voie nous est indiquée par une œuvre, à tous les points de vue remarquable, qui a été publiée depuis peu. C'est le *Rapport général sur le Royaume de Roumanie par Son Excellence Sir W. A. White, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. Britannique en Roumanie. Bucarest 1884.*

L'auteur de cette œuvre s'est fait un nom en Europe par ses vastes connaissances ; il s'est fait également un nom en Roumanie par son amitié éclairée pour notre pays, par l'appui qu'il a toujours donné à notre développement économique et national près de sa puissante patrie, toujours bienveillante pour nous.

Voici, Messieurs, ce que je trouve dans cette œuvre précieuse :

« Nous devons nous rappeler que les achats d'une nation agricole, comme la Roumanie, dépendent d'abord de ses récoltes, et ensuite de l'exportation des produits de son sol, et que *c'est seulement dans la faculté que possède ce pays de transporter ses produits sur les places étrangères, qu'elle trouve les moyens de se procurer et de payer les marchandises et les produits de l'étranger.* De là ressort pour nous (Anglais), et pour notre commerce, l'importance du développement des ressources nationales, de la prospérité de la Roumanie et de la *facilité des communications avec ce pays par la voie de la mer et du Danube, et de là par les chemins de fer intérieurs.* »

Cette idée, le compétent ministre de sa très gracieuse Majesté la Reine et Impératrice la développe plus loin de la manière suivante :

« En laissant de côté, dit Son Excellence sir W. A. White, les résultats qui pourraient être attribués aux évolutions politiques, par lesquelles le pays qui nous préoccupe a passé depuis 1866, et qui ne peuvent être traitées dans un rapport de cette nature, trois *événements économiques* ont contribué au développement des ressources de la Roumanie, et l'ont poussée dans une voie de prospérité graduellement croissante.

Ces événements méritent d'être connus pour que les progrès commerciaux, faits surtout depuis 1875, puissent être appréciés.

Le premier remonte à 1859, et se réfère aux Bouches du Danube.

Les puissances, réunies à Paris, au mois de mars 1856, s'accordèrent à reconnaître à la question du Danube une importance internationale qui nécessitait leur surveillance. Dans ce but, non seulement elles proclamèrent la complète liberté de ce fleuve, mais encore elles confèrent à une commission européenne l'importante mission d'en rendre, par des travaux spéciaux, les bouches facilement accessibles à tous les navires, partout où, soit par négligence, soit par d'autres causes, s'étaient accumulés des empêchements et des obstacles à la navigation entre Isaccea et les Bouches du Danube.

Rarement les grandes puissances se sont entendues dans le but d'exécuter un travail aussi bienfaisant que celui-là l'a été pour un pays qui se trouve sur les rives du fleuve dont l'embouchure devenait ainsi navigable, ce qui donnait en même temps une nouvelle impulsion, une plus grande sécurité au commerce maritime international.

L'acte le plus important après celui-là, le fait qui a produit une véritable révolution dans la condition intérieure du pays, ce fut la loi agraire de 1864.

L'histoire des paysans en Roumanie n'entre pas dans le cadre de ce rapport. Il sera cependant instructif de constater que tandis que, d'un côté, ces paysans qui vivaient sur les terres des boyards, étaient peu à peu réduits à l'état de *gleba adscripti* (*attachés au sol*) et soumis à toute sorte d'actes arbitraires, ils acquéraient, d'un autre côté, certains droits à la culture d'une portion du sol.

La question était arrivée à son point culminant en 1864.

Aux termes de la loi agraire promulguée par le prince Couza, le 14<sup>26</sup> août de la même année, tous les paysans corvéables devenaient propriétaires; les chefs de famille recevaient des terres, etc.

A ces deux événements d'une si puissante influence sur le développement de la Roumanie, aux travaux sur le Danube et à la loi rurale, il convient d'en ajouter un autre dont les résultats n'ont pas été moins importants. Je veux parler de la construction des chemins de fer *conduisant au Danube*. Ces lignes ferrées ont augmenté les charges des contribuables, mais elles ont contribué, bien plus que tout autre facteur, à *transporter les produits du pays aux places accessibles à la mer, c'est-à-dire aux bouches du fleuve qui arrose le territoire roumain*.

Vous le voyez, Messieurs les Députés, le prévoyant auteur de l'œuvre que je viens de vous citer ne considère comme avantageuses et productives que les lignes ferrées *conduisant au Danube*, car elles contribuent à *transporter les produits de notre pays aux places accessibles à la mer*.

Ainsi donc, depuis le commencement jusqu'à la fin de son intéressant rapport, Son Excellence Sir William White nous recommande *la politique d'eau*; il nous recommande de diriger toute notre intelligence, toute notre activité, tous nos capitaux vers le Danube et la mer, car c'est là notre salut, c'est là notre richesse, notre grandeur, notre valeur et notre importance parmi les nations civilisées et libres!

Mais avons-nous agi de la sorte?

Non. Au lieu de se diriger sur le Danube, nos chemins de fer, je puis le dire, lui tournent le dos. A Galatz, nos rails s'arrêtent à la gare; ils ne parviennent pas au Danube pour y décharger la marchandise dans les bateaux, ils n'arrivent pas même jusqu'aux magasins, en sorte que les pauvres marchands de céréales sont forcés de décharger leurs produits, des wagons dans des chariots, pour les porter dans les entrepôts, et de les recharger ensuite dans

les mêmes chariots pour les embarquer enfin sur des bâtiments. Et n'oublions pas que, depuis 15 ans, notre ligne principale est livrée à la circulation et que, depuis cette époque, nous avons une gare à Galatz.

Ainsi, cette pauvre ville est plus arriérée que la petite ville turque de Kustendjé où les wagons arrivent jusqu'à la mer, sur le quai d'où les marchandises peuvent être déchargées directement sur les bateaux.

Faut-il parler encore des quais de Galatz, de ceux de Braïla et de tous les autres ports danubiens, pour lesquels les villes riveraines ont dépensé des dizaines de millions? Les uns n'existent pas, les autres ne sont pas à leur place, les autres enfin ne satisfont pas aux besoins pour lesquels ils ont été construits.

Mais, quoiqu'un peu tard, nous commençons à voir les fautes que nous avons commises et à penser aux moyens de les réparer.

Le Message royal, lu à l'ouverture de la session actuelle, nous a annoncé l'abaissement des tarifs pour nos céréales. Cette bonne nouvelle a été réalisée en partie.

J'ai sous les yeux le rapport très intéressant et bien étudié de M. G. C. Cantacuzène, directeur général de nos chemins de fer, dans lequel il propose une diminution des tarifs.

De son propre aveu, cette diminution ne serait que de 25 à 45 %, relativement aux anciennes taxes et, par conséquent, elle n'établirait pas l'égalité entre le tarif local et le tarif direct. Pour obtenir ce résultat, il faudrait que la diminution des taxes actuelles fût au moins de 50 %. Mais ce commencement est quelque chose. M. Cantacuzène lui-même ne se fait aucune illusion au sujet de cette mesure. Il reconnaît franchement que ce rabais, c'est-à-dire 1 franc 64 centimes par *Kilé* (de Valachie) de cé-

réales, n'offre pas un grand avantage aux agriculteurs, et qu'il ne leur assure pas l'exportation de leurs produits.

Il va même plus loin, et déclare cet avantage illusoire : il propose donc, si l'on a réellement l'intention de venir en aide à l'agriculture en général et, en particulier, à nos ports, la suppression de la taxe que le fisc impose à chaque *Kilé* de céréales à sa sortie du pays, taxe que la science et la pratique ont partout condamnée.

M. Cantacuzène demande enfin la suppression du  $\frac{1}{2}$  % qu'on perçoit injustement dans nos ports sur les marchandises et les produits exportés, puisque cette taxe n'est pas perçue sur les marchandises qui entrent par les différents points des frontières de terre.

Il y a des années que les agriculteurs en général, et Galatz et Braïla en particulier, protestent contre cette taxe.

Mais je laisse parler ici le rapport de l'honorable directeur général de nos chemins de fer :

J'arrive à la question de savoir si cette baisse du prix à 0.64 centimes par kilé de Valachie est suffisante pour assurer l'exportation.

J'en doute.

En effet, l'abaissement de 1 fr. 64 c. par kilé de blé qu'on vend en moyenne 70 francs à Braïla, représente une réduction de  $2\frac{1}{2}$  % ; la kilé de maïs, dont le prix moyen est de 60 fr. à Braïla, jouira également d'une réduction de  $2\frac{3}{4}$  % ; c'est-à-dire que l'exportateur pourra vendre le blé  $2\frac{1}{2}$  % meilleur marché et le maïs  $2\frac{3}{4}$  %, tout en réalisant le même bénéfice qu'auparavant ; mais ce bénéfice est jugé insuffisant par les agriculteurs, et il est probable que malgré l'abaissement des tarifs ils maintiendront leurs prix comme maintenant. Mais alors notre puissance d'exportation ne croîtra pas et la situation agricole et économique ne pourra prendre aucun essor appréciable. Si, au contraire, nos agriculteurs baissent leurs prix en rapport avec la réduction des tarifs, alors notre puissance d'exportation croîtra de  $2\frac{1}{3}$  ou de  $\frac{3}{4}$  %, mais le ré-

sultat obtenu sera à peu près nul, et la réduction est trop faible.

Certainement, les considérations que j'expose ici sont étrangères à l'administration des chemins de fer, mais dans une question aussi intéressante certaines digressions ne seront pas jugées inutiles. Si une dégrèvement des céréales par la réduction des tarifs de transport s'impose, il y a encore d'autres charges dont notre agriculture doit être allégée; alors, notre principal article d'exportation pourrait, en effet, prendre un plus grand essor, tandis que depuis quelque temps cette exportation décroît d'année en année. Toutes les céréales et les farineux secs paient comme droit d'exportation: pour le blé, 2 fr. la tonne; pour le maïs et les autres céréales, 1 fr. la tonne; en outre, la taxe des ports  $\frac{1}{2}$  0/0 grève toutes les céréales qu'on exporte par les frontières d'eau d'un franc par tonne pour le blé, de 0.50 centimes par tonne pour le maïs et les autres céréales; de 1 fr. 25 c. par tonne pour les haricots, les lentilles, les fèves, etc. Les droits de douane perçus en 1883 pour l'exportation des céréales s'élèvent à 1.805.000 fr., et la taxe  $\frac{1}{2}$  0/0 a produit 571.000 fr., soit au total 2.376.000 fr.; ainsi, du fait de ces taxes, nos céréales sont grevées en moyenne de 1 fr. 60 c. par tonne, soit, en spécial pour Galatz et Braïla, de 3 fr. par tonne de blé et 1 fr. 50 c. par tonne de maïs ou d'autres céréales.

Si l'on supprimait ces taxes de douane, nous doublerions encore que cette suppression eût un résultat satisfaisant sur notre exportation. Le fisc perdrait en apparence 3.900.000 fr.; je dis en apparence, car en réalité cette perte serait largement couverte par l'accroissement des transports sur les chemins de fer, par la diminution de l'agio que le gouvernement paie aujourd'hui pour l'annuité de la dette publique et pour les fournitures qui viennent de l'étranger, en tout 6.000.000 fr., enfin par l'accroissement de la consommation due à un état économique plus prospère.

Messieurs les Députés, les agriculteurs et les exportateurs de grains salueront avec joie les propositions de M. le directeur général de nos chemins de fer en vue d'aider notre agriculture et notre exportation par la suppression des droits de sortie pour les céréales et de la taxe  $\frac{1}{2}$  0/0 pour les marchandises de Galatz, de Braïla et des autres ports du Danube.

En effet, quand, dans d'autres pays, on accorde même des primes pour l'exportation de certains articles, mesure que l'on propose d'introduire en Roumanie pour l'exportation des spiritueux, je ne comprends pas comment on peut maintenir la taxe sur l'exportation de nos céréales, surtout aujourd'hui quand notre agriculture est écrasée par la crise économique dont nous souffrons et par les mesures restrictives qu'ont prises nos voisins d'Autriche-Hongrie.

Pour revenir, Messieurs les députés, à la grande question, à notre politique économique et commerciale dont fait partie essentielle la proposition de rétablir les ports-francs de Galatz et de Braïla, permettez-moi de résumer cette question.

J'ai eu l'honneur de vous exposer qu'il est temps de renoncer aux fautes que l'on a faites dans le passé en favorisant l'exportation de nos produits par terre au détriment de leur exportation par eau.

Tout le pays le sent aujourd'hui. La jonction de nos chemins de fer avec ceux de l'Autriche sert plutôt à importer en Roumanie l'industrie étrangère qui nous écrase, qu'à exporter les produits de notre sol, destinés à nous enrichir. Je le répète, il faut que nous portions toute notre attention sur la magnifique ceinture que la Providence a donnée à la Roumanie, le *Danube*, et aux poumons qui permettent au pays de respirer en liberté : la *Mer*. Et quand je dis ces mots, j'ai la ferme conviction que vos yeux vont se reporter vers nos ports maritimes et fluviaux, et que vous allez songer à ce qu'il y a à faire pour les rendre aussi prospères que possible.

Ce développement, cette prospérité que vous leur donnerez aura pour résultat le développement et la prospérité de la Roumanie.

Votre sollicitude pour nos ports peut se traduire dans les décisions suivantes :

a) Diriger vers le Danube et la Mer toute notre activité agricole et commerciale ;

b) Employer tous les moyens dont nous disposons, engager même notre avenir, c'est-à-dire contracter un emprunt, pour doter nos ports de toutes les améliorations et de tous les établissements que les États occidentaux ont introduits dans leurs ports pour faciliter et développer leur importation et leur exportation, tels que docks, quais, élévateurs et surtout jonctions faciles par chemins de fer et bâtiments de chargement et de déchargement ;

c) Abaisser les tarifs pour le trafic local et les mettre sur le même pied que les tarifs directs ;

d) Supprimer tous les droits à l'exportation de nos produits ;

e) Abolir la taxe  $\frac{1}{2}$  ‰ pour toutes les marchandises qui sortent de nos ports.

Mais lors même que l'on ferait ces améliorations, elles resteraient incomplètes et sans résultat, si, en même temps et sans tarder, nous ne mettions pas nos villes principales, Galatz et Braïla, en position de soutenir la lutte, en pouvant attirer à elles l'activité commerciale qui languit depuis quelques années, et donner une puissante impulsion à l'exportation de nos céréales.

J'ai donc l'honneur, Messieurs les députés, de vous prier d'approuver le projet de loi qui est soumis à vos délibérations, et, dans ce but, je fais appel à votre patriotisme.

A l'appui des puissants motifs qui plaident en faveur de ce projet, je ne puis mieux faire que de conclure mon rapport en reproduisant ici l'exposé des motifs dû à la plume de Monsieur le ministre Démètre Stourdza, qui, en qualité de ministre des finances, dans le cabinet de M. Jean Bratiano, en 1879, a soutenu le projet de loi qui maintenait pour

dix ans le privilège de franchise accordé aux ports de Galatz et de Braïla.

### Exposé des motifs

La loi générale des douanes décide à l'art. 261 que, dans tous les cas, les droits dont Galatz et Braïla jouissent à présent comme ports-francs cesseront, à dater du 1er Janvier 1878, en prévision de la création dans ces ports d'entrepôts de marchandises.

La loi du 7 Avril 1878 prolonge jusqu'au 1er Janvier 1880 le terme de la suppression des ports-francs.

Les entrepôts n'ont pas été établis, par suite du manque de ressources de la part des dites villes, et à cause aussi des temps difficiles par lesquels nous avons passé. Or, le terme approche où le privilège de ces villes comme ports-francs doit cesser.

Le mouvement contre les ports-francs, surtout dans notre pays, ne paraît pas justifié.

Demandons-nous avant tout : qu'est-ce qu'un port-franc ?

Lorsque le système de prohibition absolue était appliqué partout, il était naturel qu'on mît toutes sortes d'obstacles au commerce, soit par des impôts, soit même par l'exclusion des bâtimens sous pavillon étranger. Mais avec le développement de l'industrie, avec le rapprochement qu'a produit la vapeur entre les nations les plus éloignées, il s'est établi une conviction, approuvée par l'expérience, que le commerce en général et le commerce maritime en particulier ont besoin de la plus grande liberté possible pour se développer. Ils sont étouffés et supprimés aussitôt qu'ils n'ont plus la liberté de leurs mouvemens. Alors on a commencé à comprendre que, plus les obstacles mis au commerce diminuent, plus le commerce se développe, et que ce développement, loin de nuire au pays dans lequel il se produit, lui procure au contraire les plus grands avantages. Enfin on a adopté comme maxime économique : Que l'on doit attirer le commerce et non le repousser.

Ces idées ont donné naissance aux entrepôts et aux ports-francs.

Les entrepôts sont des magasins où les marchandises peuvent être déposées et tenues à l'abri des taxes de douane. Les droits du fisc sont perçus seulement lorsque les marchandises sortent de ces entrepôts.

Les ports-francs sont de grands entrepôts, car ils comprennent une ville maritime ou fluviale tout entière; ils n'excluent pas l'établissement dans ces villes de magasins d'entrepôts, ils les facilitent au contraire.

Si les entrepôts sont nécessaires à la prospérité du commerce, il faut donner aux ports-francs une impulsion au moins aussi grande et aussi puissante. En introduisant leurs marchandises dans les ports-francs, les négociants ne sont pas obligés de payer la douane pour celles qui ne sont pas vendues, et ces marchandises ne renchérissent pas pour le consommateur de l'intérêt de la taxe douanière payée d'avance. Dans les ports-francs, on donne, en quelque sorte, aux marchandises le droit de respirer pour savoir de quel côté elles doivent se diriger, pour leur permettre de choisir elles-mêmes le temps le plus favorable à la vente.

Les ports-francs peuvent encore activer sensiblement le commerce, lorsqu'ils servent à agglomérer des marchandises qui sont ensuite expédiées dans les pays étrangers voisins. A qui profite le plus le développement du commerce, si ce n'est à celui sur le territoire duquel ce développement se produit?

Toutes ces considérations ont pour la Roumanie une importance plus grande; eu égard au grand fleuve qui arrose ses plaines.

“Le Danube, a dit Michel Chevalier, est le plus grand fleuve de l'Europe habitable, un géant, si on le compare aux autres pygmées; l'étendue de son cours est de 700 lieues environ. Le Rhin n'en a que 300, la Loire 250, la Seine 170, la Tamise 86. Le bassin du Danube occupe un espace quatre fois plus grand que celui du Rhin, six fois plus grand que celui de la Garonne et trente-cinq fois plus grand que celui de la Tamise. — Ce bassin a

près d'une fois et demie l'étendue de la France. — Le Danube n'est ni plus ni moins que le premier fleuve de la civilisation actuelle.

„Le Danube est destiné à devenir la grande route de l'Asie centrale, et cela au profit de la France dont les ports prendront part à ce mouvement. Le Danube est appelé à un grand avenir, car il partagera avec la mer Méditerranée le privilège de conduire vers l'Orient les hommes, les idées et les choses. Le Danube et la Mer Noire fermeront la meilleure voie pour pénétrer dans l'Asie centrale..”

Cette haute importance attribuée, en 1840, au Danube par le grand économiste français, a obtenu sa confirmation officielle par l'intérêt que l'Europe a manifesté en installant la Commission européenne et en exécutant sur le Bas-Danube, pour faciliter une navigation puissante et certaine, des travaux gigantesques et uniques jusqu'à ce jour dans le genre.

L'intérêt économique de la Roumanie étant de profiter des avantages que lui offre le Danube, elle a cherché depuis longtemps à attirer, à activer, à augmenter et à développer le mouvement du commerce vers ce fleuve.

Ce mouvement doit être augmenté par la proximité des rivages de la mer dont nous disposons aujourd'hui.

La Roumanie a cinq ports de la plus grande importance et qu'on peut appeler tous des ports maritimes : Galatz, Braïla, Sulina, Tulcea et Kustendjé.

Le développement du commerce de la Roumanie, sa prospérité à venir demande que ces cinq ports soient des ports-francs. C'est ainsi seulement que nous y attirerons le commerce, c'est ainsi seulement que, par un commerce plus actif, nos ressources pourront être connues, appréciées et exploitées. Ces ports-francs deviendront les poumons de tout le mouvement économique et commercial de la Roumanie.

\* Galatz et Braïla sont les colonnes du commerce du pays. Il n'y a pas de doute que la création de ports-francs dans ces deux villes n'ait contribué

puissamment à l'essor qu'a pris le commerce en Roumanie ; et c'est en vain que l'on chercherait à découvrir les inconvénients que cette mesure a produits, on ne les trouverait pas.

La suppression de ces deux ports-francs serait donc loin d'être avantageuse au pays. Une pareille mesure produirait non seulement la décadence de ces deux villes si importantes pour l'existence et la prospérité de la Roumanie, mais encore la décadence même de notre commerce. La suppression de ces deux ports-francs favoriserait le commerce des autres ports étrangers de la Mer Noire ; — et qui dit la chute du commerce, dit en même temps la ruine du pays.

On parle quelquefois des difficultés et des pertes causées par ces deux ports-francs à l'administration de la douane. Si ces pertes existaient réellement avec l'exagération que l'on dit, elles ne pourraient pas entrer en balance avec les avantages immenses que les deux ports produisent pour le pays. En outre, ces petites difficultés disparaîtront devant le perfectionnement constant qui va et qui doit se produire dans l'administration de la douane. L'État ne perdra rien de ce revenu, car les taxes auxquelles il doit renoncer en faveur des marchandises consommées par les habitants des ports-francs seront compensées par les revenus de la douane en général, lesquels seront perçus sur un commerce plus actif et plus étendu.

Galatz et Braïla doivent donc rester ce qu'ils sont aujourd'hui ; surtout lorsque nous savons que dans ces deux villes se sont établies et résident les plus grandes maisons commerciales qui entretiennent et maintiennent nos relations commerciales internationales.

Tulcea ne peut être injustement frappé ou même supprimé à côté des villes riveraines étrangères d'en face.

Sulina est le port maritime de tout le Danube, créé par la sollicitude du monde civilisé pour le fleuve-roi.

Kustendjé enfin, situé sur la mer, tête d'une ligne ferrée qui unit le Danube à la Mer, est destiné à

devenir un centre de commerce important, si nous savons lui donner l'aide et l'essor dont il a besoin.

D. STOURDZA

*Messieurs les députés,*

Me voici arrivé à la fin de mon rapport. Je l'ai écrit sans aucun esprit de parti, n'ayant en vue que le bien public, le devoir que nous avons tous, gouvernement, chambre et nation, de quitter une voie mauvaise, de guérir les blessures du passé, de nous mettre sérieusement à l'œuvre particulière et collective, à l'œuvre énergique de tous les jours et de toutes les heures, pour donner à notre patrie les fruits d'une véritable politique économique nationale, pour développer et bien employer les larges ressources dont la Providence a doté notre sol, pour nous fortifier à l'intérieur et à l'extérieur grâce à ces améliorations matérielles et morales qui constituent la vraie puissance et la vraie grandeur des nations civilisées.

Seulement de cette manière, en n'oubliant pas un seul moment la vieille devise de nos ancêtres : *aide-toi et le ciel t'aidera*, nous arriverons à être enfin les maîtres dans notre pays et dans notre maison.

Seulement ainsi nous mériterons l'appui que l'Europe nous a prêté dans tous les temps. Seulement ainsi la Roumanie acquerra l'importance et le renom qu'elle doit avoir parmi les peuples de l'Europe Orientale. Seulement ainsi nous remplirons la mission que Trajan, le grand empereur, a donnée au peuple Roumain, à l'embouchure du Danube !

25 Février 1885.

M. KOGALNICEANU



## PROJET DE LOI

---

**Art. 1.** *Les villes de Galatz et de Braila sont déclarées ports-francs.*

**Art. 2.** *Ce droit est accordé à ces villes pour un délai de huit ans, à dater du jour de la promulgation de la présente loi.*

**Art. 3.** *Dans l'intervalle de ces huit années, le gouvernement exécutera la construction des docks et entrepôts, conformément à la loi du 18 Juin 1881.*

**Art. 4.** *Un règlement d'administration publique déterminera le mode d'application du régime des ports-francs et établira la nature et la quantité des objets de stricte nécessité pour la consommation domestique qui pourront être exemptés de droits de douane à leur sortie des susdits ports.*

