

"La Belgique de l'Orient" et les chemins de fer - les raisons d'une comparaison: la construction politique de l'État-nation dans le Parlement roumain (1866-1871)

Marton, Silvia

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Marton, S. (2008). "La Belgique de l'Orient" et les chemins de fer - les raisons d'une comparaison: la construction politique de l'État-nation dans le Parlement roumain (1866-1871). *Studia Politica: Romanian Political Science Review*, VIII(1), 27-44. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-51814-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

«La Belgique de l’Orient» et les chemins de fer: les raisons d’une comparaison

La construction politique de l’État-nation dans le Parlement roumain (1866-1871)

SILVIA MARTON

L’analyse des débats parlementaires démontre la manière dont les élus de la nation ont envisagé la construction de l’État-nation roumain pendant les premières années de la monarchie constitutionnelle. À travers l’analyse d’un grand dossier qui a fort préoccupé les parlementaires, à savoir les concessions des chemins de fer, j’entends analyser la manière dont ils ont projeté, et à la fois justifié, la construction de la nation et l’aménagement de l’État et de son dispositif institutionnel. Je m’appuie sur un terrain documentaire – les débats parlementaires – soit négligé et insuffisamment exploité, soit encastré dans les grilles idéologiques de l’historiographie national-communiste.

Car le Parlement est un terrain d’étude privilégié de production de l’État-nation, lieu à la fois symbolique et bien réel, historique et conjoncturel. Lieu symbolique d’abord, car le Parlement consacre le principe fondamental de la modernité politique: la représentation de la nation. Lieu historique et conjoncturel ensuite, car le Parlement est un lieu de prédilection, où les réflexions et les délibérations rationnelles sont entremêlées aux contingences. Ce ne sont pas des philosophes qui siègent au Parlement, mais des législateurs qui ont recours à des idées plus ou moins systématiques et qui ont comme préoccupation primordiale de les transformer en réalité¹ sous la pression des événements et de leurs opinions et représentations. D’où l’intérêt d’écouter le législateur au moment où, informé de l’événement, il l’analyse, il le discute et il prépare son vote. Car, c’est la conviction de ma recherche, «c’est toujours dans les conditions de sa *mise à l’épreuve* que peut se déchiffrer le politique»².

Les parlementaires roumains procèdent à de nombreuses comparaisons dans leurs interventions, le plus souvent pour justifier leurs arguments. Le recours à la comparaison, au-delà de ses vertus justificatrices, peut également s’expliquer par des raisons rhétoriques. Ce qui m’intéresse, c’est *le contenu* de la comparaison avec la Belgique et *les raisons* pour lesquelles les élus de la nation choisissent, dans leurs arguments sur un thème de débat précis, de la comparer avec la Roumanie (ou simplement de la nommer). En d’autres mots, ce n’est pas le degré de vérité de la comparaison qui m’intéresse. Je ne m’engage pas dans une recherche historique pour établir si les comparaisons avec la Belgique avaient vraiment des correspondances dans la réalité. Ce qui est plus important, c’est d’essayer de comprendre les arguments que les parlementaires apportent pour justifier *leur* comparaison.

Il faut le préciser d’emblée, les comparaisons avec la Belgique ne sont pas fréquentes dans le Parlement roumain des années 1866-1871, comme le sont, par exemple, les comparaisons avec l’Angleterre ou la France. Les parlementaires de

¹ Marcel GAUCHET, *La révolution des droits de l’homme*, Gallimard, Paris, 1989, pp. X, XIX-XX, 58.

² Pierre ROSANVALLON, *Pour une histoire conceptuelle du politique*, Seuil, Paris, 2003, p. 30.

toutes les orientations politiques, libérales et conservatrices, considèrent l'Angleterre comme «la patrie mère» (selon l'expression si suggestive de Nicolae Blaremburg¹) du gouvernement représentatif et du constitutionalisme. Les comparaisons avec la France, «sœur latine» selon, de nouveau, presque tous les parlementaires, quelle que soit leur affinité politique, n'appartiennent pas tellement au registre constitutionnel, mais plutôt au registre affectif, géopolitique et intellectuel. À ceci s'ajoute, bien évidemment, la perception de la France comme protectrice des nationalités de l'Europe orientale, en général, et des Pays Roumains, en particulier, membres orientaux de la «gente latine».

Quoique moins fréquente, la comparaison avec la Belgique est assez facile à réaliser, selon les élus roumains. Ils voient deux similarités entre la Belgique et la Roumanie qui tiennent, selon eux, de l'ordre de l'évidence: les dimensions territoriales comparables entre les deux États; et la destinée constitutionnelle relativement identique, 1830 pour la Belgique et 1866 pour la Roumanie. À leurs yeux, 1830 et 1866 ont la même signification, création des deux États et, surtout, instauration d'une époque de stabilité et de sécurité grâce à la monarchie. Il est intéressant de noter, le comte de Flandre, la première option pour le Trône roumain de la «monstrueuse coalition» de février 1866², reste dans les mémoires sous le signe de la nostalgie. Les hommes politiques roumains, malgré son refus d'accepter l'offre, n'éprouvent pas de ressentiments à son égard.

Néanmoins, la Belgique joue un rôle très intéressant, moins comme élément central de la comparaison: sur ce terrain, la France, «sœur latine», et l'Angleterre, «mère» du constitutionnalisme, peuvent difficilement être contestées. La Belgique représente surtout un modèle important pour la Roumanie dans ses essais de développement et de modernisation, en un mot, d'occidentalisation. Dans ce sens, la signification la plus importante de l'expression «Belgique de l'Orient» est paradoxale, mais seulement en apparence: la comparaison traduit un effort de modernisation et d'occidentalisation. Car le régime de la monarchie constitutionnelle continue l'effort de modernisation institutionnelle, législative et administrative entamé avec plus ou moins de succès par A.I. Cuza³.

En 1866, l'expression «Belgique de l'Orient» est bien connue et, même si l'expression n'est pas toujours utilisée comme telle, explicitement, est porteuse d'un sens largement accepté. Le sens politique de l'expression date des années cinquante du XIX^e siècle, lorsque les partisans roumains et occidentaux de l'union de la Moldavie et de la Valachie soutenaient l'idée de la création d'un État constitutionnel selon le modèle belge, dont le monarque appartiendrait à une famille régnante européenne et qui

¹ *Monitorul. Jurnal Oficial al Principatelor Unite Române*, no. 277 du 16/28 décembre 1870, séance du 9 décembre 1870, p. 2274 (cité par la suite M.O.).

² Le 2 mai 1864 le prince Cuza organisa un coup d'État et s'attribua les pleins pouvoirs. Devenu impopulaire, il fut renversé par un coup d'État et abdiqua le 11 février 1866. Cette conspiration – appelée la «monstrueuse coalition» – a réuni conservateurs et libéraux du pays. Le gouvernement provisoire instauré suite à ces événements est détenu par une Lieutenance princière dont les membres ont fait partie de la «monstrueuse coalition».

³ En 1858 les grandes puissances se réunirent à Paris et fixèrent le nouveau statut des Principautés: elles formaient désormais «les Principautés Unies de Valachie et de Moldavie» chacune avec un prince autochtone, un gouvernement et une assemblée élue; la Porte restait suzeraine et devait approuver l'élection du prince choisi. Mais les deux Principautés ont élu en janvier 1859 le même prince, Alexandru Ioan Cuza. En septembre 1859 les puissances garantes des Principautés reconnurent la double élection pour la durée de la vie de Cuza (et non pour ses successeurs).

serait placé sous la garantie des grandes puissances européennes¹. Il a été démontré que le stéréotype politique est consacré au moment de l'adoption de la Constitution roumaine de 1866 et sera enrichi dans les années à venir par d'autres éléments d'ordre institutionnel, économique, militaire, culturel et généalogique².

La Belgique est un des instruments les plus utiles dans les arguments des députés roumains afin de soutenir leurs différentes positions dans le dossier des chemins de fer. Et pour de bonnes raisons.

Les premiers projets de chemin de fer belges datent d'avant 1830, venus des milieux industriels et commerçants de Liège et d'Anvers. C'est en 1831, au lendemain de la constitution de la Belgique, que le gouvernement examine un projet de ligne de chemin de fer allant de l'Escaut à Cologne. Comme les capitalistes privés étaient réticents, le gouvernement décide de la financer directement par l'emprunt public. Comme l'État roumain, l'État belge entend améliorer les voies de transport et s'engage à construire un réseau de chemins de fer vu à la fois comme une manifestation et un facteur d'accélération de la révolution industrielle. On considère que l'État est l'instance la plus appropriée et légitime pour démarrer un projet de telle envergure. La solution des emprunts publics semble présenter des avantages économiques et politiques incontestables – c'est la position du libéral Charles Rogier: elle encourage l'industrie et le commerce et en même temps elle est une manière de consolider l'unité nationale et affirmer aux yeux de l'Europe la crédibilité du nouvel État. Les Chambres belges adoptent cette proposition après un débat où les voix contre, venant surtout des milieux d'affaires de Mons et de Charleroi opposés au monopole de l'État et inquiets d'un projet qui pourrait favoriser Liège et Verviers, se font entendre en affirmant que ce nouveau moyen de communication a certains risques (pour la prospérité, la tranquillité publique, la santé de la population etc.). La loi est toutefois votée le 1^{er} mai 1834. Elle n'envisage pas seulement la construction d'une ligne de chemin de fer Anvers-Verviers, mais de tout un réseau avec des axes qui couvrent le pays entier. À la fin de l'année 1843, le réseau de base de 559 km est terminé, la Belgique étant en avance dans ce domaine sur le reste du continent. Grâce à son réseau, elle s'intègre dans l'espace économique mondial tout en se développant extraordinairement du point de vue économique. À partir de 1845, l'État belge concède à des capitalistes privés la construction de nouvelles lignes. À cause de la récession économique et du chômage, le gouvernement commence à partir de 1870 à racheter les lignes de chemins de fer concédées afin d'unifier l'exploitation et d'abaisser les tarifs³ (en suivant ainsi la logique d'action de la majorité des États européens du dernier quart du XIX^e siècle).

On retrouve des arguments similaires dans les débats parlementaires roumains lors des discussions des concessions des chemins de fer. La Chambre des

¹ Pour ces aspects, v. Laurențiu VLAD, *Pe urmele «Belgiei Orientului». România la expozițiile universale sau internaționale de la Anvers, Bruxelles, Liège și Gand (1894-1935)*, Nemira, București, 2004, pp. 74-75, 77.

² Ce n'est pas sans raisons qu'on publie en 1903 et en 1907 à Bucarest le journal *Belgia Orientului*, *ibidem*, pp. 78-79.

³ Pour ce paragraphe sur la construction des chemins de fer en Belgique, j'ai utilisé Thérèse BITSCH, *Histoire de la Belgique de l'Antiquité à nos jours*, Éditions Complexe, 2004, pp. 89-94. Pour l'essor économique et l'industrialisation belges de la première moitié du XIX^e siècle, v. Pierre LEBRUN, *Essai sur la révolution industrielle en Belgique, 1770-1847*, 2^e éd., Palais des Académies, Bruxelles, 1981, *passim*; Barbara EMERSON, *Léopold II. Le royaume et l'empire*, Duculot, Paris, 1980, pp. 8-9.

députés débat et vote deux concessions des chemins de fer: la concession Strousberg (pour la ligne Roman-Vârciorova) et Offenheim (pour la ligne Ițcani-Roman) au mois de mai 1868¹. La majorité est détenue à l'Assemblée par les libéraux radicaux et les libéraux fractionnistes de Moldavie². Le Sénat, convoqué en session extraordinaire en ce but, vote les concessions au mois de septembre de la même année³.

Les problèmes complexes d'ordre technique et événementiel liés au grand dossier des concessions des chemins de fer des premières années de la monarchie constitutionnelle n'entrent pas dans le cadre de cette contribution. Ces aspects ont été largement étudiés par les historiens⁴. Ce qui m'intéresse, c'est l'identification des grandes lignes de l'argumentation des députés, leurs idées-clefs qui révèlent la signification qu'ils donnent à l'entreprise ferroviaire dans la construction de l'État-nation: les chemins de fer représentent pour les députés roumains des voies d'accès privilégiées vers la civilisation et vers «l'Europe»; ils sont des ressources vitales pour la communication et pour le commerce et, implicitement, pour le développement de la nation, alors que les étrangers, concessionnaires des chemins de fer, ne sont pas des ressources bénéfiques pour son développement. La peur d'ordre économique devant les étrangers se manifeste dans le débat des concessions ferroviaires. C'est un thème extrêmement présent et pesant pendant les premières années de la consolidation de la monarchie constitutionnelle. En général, l'attitude dominante dans le discours des élus roumains envers les étrangers est négative: les étrangers, quels qu'ils soient, ne sont pas des ressources bénéfiques pour la construction et la consolidation de la nation roumaine. Et, surtout, la construction des chemins de fer est *un devoir* de l'État roumain (on n'a pas besoin des étrangers pour les construire!), seulement l'État ayant la capacité et la légitimité d'initier de tels projets d'infrastructure.

Cette attitude a trois volets tout aussi importants. D'abord, elle complète les multiples visages du nationalisme dans son acception la plus moderne et elle est une partie intégrante de la xénophobie entendue comme défense de la nationalité roumaine. Ensuite, cette attitude fait écho à la logique selon laquelle ce n'est que l'État qui peut connaître l'intérêt public, supérieur à tout autre type d'intérêt (puisque'il ne poursuit que l'intérêt public et social, non celui individuel ou, pire encore, celui étranger). Et finalement, à la peur plus générale du capitaliste, typique à la vision étatiste ferroviaire, s'ajoute chez les intervenants libéraux radicaux (comme George Brătianu) ou fractionnistes (comme A.D. Holban ou Ion Căldăreanu) la peur du capitaliste étranger.

¹ M.O., no. 123 du 1/13 juin 1868 séance du 27 mai 1868, p. 799.

² Membres du groupe politique la Fraction libre et indépendante de Iași (appelée également «le parti des professeurs de Iași»), sous la direction de la forte personnalité du professeur universitaire Nicolae Ionescu.

³ *Istoria parlamentului și a vieții parlamentare din România până la 1918*, Editura Academiei R.S.R., București, 1983, pp. 185-186.

⁴ Apostol STAN, *Grupări și curente politice în România între Unire și Independență (1859-1877)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979, pp. 258-265; *Istoria parlamentului...cit.*, pp. 184-185; Keith HITCHINS, *România. 1866-1947*, trad. roum. G.G. Potra et D. Răzdolescu, Humanitas, București, 1996, pp. 220-222; Dan BERINDEI, *Societatea românească în vremea lui Carol I (1866-1876)*, Editura Militară, București, 1992, pp. 67-69, 169; Costin MURGESCU publie (avec des commentaires) en quelques épisodes l'histoire et l'analyse de l'affaire Strousberg faits par Victor SLĂVESCU, *Afacerea Strousberg*, ouvrage inédit de ce dernier, dans *Magazin istoric*, XIII, no. 2 (143), février 1979, pp. 58-62; XIII, nr. 3 (144), mars 1979, pp. 49-51, 61.

Le débat roumain a d'importants éléments communs aux débats belges et français des années 1830. Comme on le verra dans ce qui suit, dans les années 1868-1869, au moment où débutent les grands projets de construction des chemins de fer, c'est à l'État que les parlementaires roumains confient cette entreprise. La Belgique a procédé de la même manière trois décennies auparavant lorsqu'elle a démarré les grands chantiers ferroviaires et partiellement la France à la même époque. Dans le cas de cette dernière, c'est le corps d'ingénieurs de l'État des Ponts et Chaussées qui a soutenu la solution étatique dans les débats (surtout à partir de 1832): les chemins de fer, tout comme les autres voies de communications, appartiennent au domaine public; aussi les éventuelles concessions ne peuvent-elles être que provisoires et doivent s'intégrer dans un plan d'ensemble défini par l'État, selon le principe qu'un ouvrage est d'une utilité plus grande lorsqu'il est exécuté par ce dernier que lorsqu'il est le résultat d'une initiative privée. Entre cette vision étatiste du système de transports et la vision individualiste, d'essence libérale, avec la primauté donnée aux compagnies (le modèle anglais), la solution de compromis trouvée en France à la suite des débats de la décennie 1830-40 a associé les banques, les sociétés privées et l'État dans les entreprises ferroviaires, avec l'exclusion définitive des concessions perpétuelles et avec le rejet de la prise de participation de l'État dans les compagnies¹.

Le contexte explique en grande mesure l'attitude extrêmement réticente à l'égard des étrangers des parlementaires roumains. La peur ethnique et économique semble dominer la définition des rapports des Roumains avec les Juifs au XIX^e siècle, tandis que la peur économique semble dominer l'attitude à l'égard des concessionnaires étrangers occidentaux. Les considérations d'ordre technique – les sommes nécessaires, les kilomètres de chemin de fer etc. – sont très présentes dans les interventions des députés. Mais tous ces calculs arides n'occulent aucunement leur sentiment dominant: les chemins de fer sont vitaux pour le développement de l'économie, du commerce des Principautés et du transport des produits agricoles et pour favoriser l'apparition des industries dans un pays encore éminemment agraire – en un seul mot, pour la modernisation de l'État et de la nation. Les attentes des parlementaires roumains en termes de développement à la suite de la construction du système ferroviaire sont d'autant plus grandes qu'ils sont tous conscients du retard du pays et du grand travail de rattrapage économique qui reste encore à faire. Mais leur sentiment dominant est en écho (involontaire plutôt et avec un certain décalage) aux idées directrices des Lumières concernant les causes de la prospérité des nations, reprises par les libéraux européens des premières décennies du XIX^e siècle: la certitude que les voies de communication sont synonymes de progrès et que l'échange est créateur de richesse. C'est cette volonté de donner expression matérielle à la culture technique industrielle et mécanicienne dont les sources remontent au XVIII^e siècle qui détermine les députés roumains à agir².

Mais au-delà de cette conviction commune, un clivage important se forme entre les députés qui sont d'accord avec la concession des travaux pour la construction des

¹ Pour les débats des années 1830 liés aux chemins de fer français, v. ce qui constitue désormais la référence, François CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1^{er}, 1740-1883, Fayard, Paris, 1997, pp. 94-97, 113-121, 203.

² Et c'est elle qui a mis en marche l'œuvre entreprise en France par le corps des Ponts et Chaussées, partagée aussi bien par les mercantilistes et les physiocrates que par ceux que l'on appellera par la suite les libéraux, *ibidem*, pp. 12-16, 41-45.

chemins de fer auprès des concessionnaires étrangers, et ceux qui, minoritaires, il est vrai, mais orateurs redoutables, se prononcent pour exclure les étrangers des démarches pareilles, nationales par définition – mais sans que le rôle de l'État et la vision étatiste ferroviaire soient mis en question par les deux camps.

Selon le député libéral Anastase Stolojan, ce qui compte, c'est le coût de la construction des chemins de fer et non l'origine des capitaux, autochtone ou étrangère. Il est l'adepte de la solution de compromis trouvée en France dans les années 1830-40 et de la vision de Charles Rogier. Le patriotisme, tel qu'il est défini par Stolojan, consiste à trouver «l'argent le moins cher pour les Roumains», quelle que soit son origine¹. Les chemins de fer sont propices à «la richesse publique», le député n'a pas de doutes à cet égard. Pour démontrer l'utilité universelle de ces moyens de transport sur le développement économique, sur la propriété et la valeur de la terre, il donne comme exemples les États-Unis et certains pays européens, au premier chef la France et la Belgique². «Il y a un pays, dit-il, qui ressemble beaucoup à la situation dans laquelle nous nous trouvons à présent. Ce pays est la Belgique». Il cite un passage³ assez long de Michel Chevalier, extrêmement révélateur sur les raisons du député de faire la comparaison avec la Belgique:

«Dès sa constitution, le gouvernement du roi Léopold a senti que, pour s'assurer l'avenir, il lui fallait commencer sur le territoire de la Belgique des grandes entreprises en harmonie avec l'esprit du siècle. Les chemins de fer étaient déjà utilisés; le gouvernement a la conviction qu'ils représentent un moyen pour gagner une popularité solide et qu'il arrivera ainsi à créer pour la Belgique un titre certain d'admission parmi les États européens.

Tous ces espoirs du gouvernement belge se sont réalisés sur mesure et abondamment. Grâce à cette démonstration de puissance (nous insistons sur ce mot, car la force qui donne naissance aux œuvres fécondes est également puissance, tout comme celle qui couvre de cadavres les champs de bataille), grâce à cet acte décisif, la Belgique, parfaitement consolidée à l'intérieur, a gagné l'admiration externe, sinon l'amitié de ses ennemis les plus acharnés; grâce à ses ministres, en 1834 elle a dépassé les grandes monarchies européennes dans le domaine des chemins de fer; elle doit sa propriété⁴ à cette œuvre de grande haleine; elle lui doit même sa nationalité⁵.

Après avoir fini sa citation de Michel Chevalier, Anastase Stolojan s'exclame: «Écoutez, Messieurs, si vous voulez être des Roumains, votez les chemins de fer».

Ce n'est pas seulement «l'esprit du siècle» qui pousse le député roumain à faire la comparaison avec la Belgique. Comme pour Michel Chevalier, les chemins

¹ M.O., no. 115 du 23 mai/4 juin 1868, séance du 16 mai 1868, p. 733. Toutes les traductions du roumain m'appartiennent.

² M.O., no. 115 du 23 mai/4 juin 1868, séance du 16 mai 1868, pp. 732-733.

³ Il est possible qu'une recherche plus approfondie puisse permettre d'identifier l'existence de ce passage dans les écrits de Chevalier ou les éventuelles erreurs de citation. Mais comme pour les autres comparaisons et citations des parlementaires roumains, ce n'est pas le degré de vérité de leurs comparaisons qui est important, mais les raisons qui, à leur sens, les justifient. Pour une recherche qui puisse permettre l'identification exacte du passage, se reporter à Jean WALCH, *Bibliographie du saint-simonisme avec trois textes inédits*, Librairie philosophique J. Vrin, Paris, 1967; IDEM, *Michel Chevalier. Economiste et saint-simonien, 1806-1879*, Librairie philosophique J. Vrin, Paris, 1975.

⁴ M.O., no. 115 du 23 mai/4 juin 1868, séance du 16 mai 1868, p. 732.

⁵ *Ibidem*, p. 733.

de fer représentent aux yeux des Roumains «un titre certain d'admission parmi les États européens» et un moyen pour démontrer la consolidation étatique intérieure. En 1868, la Roumanie se trouve à peu près dans la même situation que la Belgique en 1832: étant un État de dimensions réduites et à peine constitué du point de vue politique, il lui faut démontrer par tous les moyens et surtout par les chemins de fer d'être capable de participer au «concert des nations européennes» par un développement interne viable et par la garantie de la stabilité interne. Les paroles de Michel Chevalier et les arguments de Stolojan ont tout leur sens dans le contexte intellectuel de l'époque qui affirmait que la dimension des nations est l'indicateur du progrès de la civilisation et une pré-condition pour être considéré comme un État-nation¹. En d'autres mots, l'idéologie libérale des années 1830-1880 considérait que le «principe des nationalités» pouvait s'appliquer seulement aux nationalités d'une certaine dimension sur la base du «principe de la limite»: l'autodétermination était vue comme un droit des nations viables du point de vue culturel, économique et politique². Aussi la Belgique a-t-elle gagné par les chemins de fer «sa nationalité», selon Chevalier, tandis que la Roumanie peut affirmer et gagner sa roumanité: «Si vous voulez être des Roumains, votez les chemins de fer», dit Stolojan.

M. Chevalier a développée ces idées sur le développement des nations d'une manière systématique dans ses réflexions admiratives sur les États-Unis, où il écrivit:

«Le développement industriel n'est pas tout le développement humain; mais, à dater du dix-huitième siècle, nul peuple ne sera admis à se faire compter au premier rang des nations, s'il n'est avancé dans la carrière industrielle, s'il ne sait produire et travailler. Nul peuple ne sera puissant s'il n'est riche, et l'on ne s'enrichit plus que par le travail»³.

Ce que semble encore dire Michel Chevalier et ce qui convient tellement aux députés roumains, c'est que le pouvoir économique est *au moins* égal avec la démonstration militaire, dans le cas de deux petits États qui clairement n'ont pas des capacités de conquête ou d'offensive militaire réelles – une autre dimension qui démontrait à l'époque le degré de viabilité des nations. Développer les chemins de fer et la puissance économique, c'est une manière de supplanter cette frustration d'ordre militaire, à défaut de pouvoir compter «les cadavres des champs de bataille» et de montrer néanmoins la viabilité étatique.

En effet, Michel Chevalier, cet ingénieur des Mines, saint-simonien libéral et dont l'influence sur la pensée libérale hongroise est connue⁴, était à l'époque une référence pour ses écrits et son activité en faveur du développement des réseaux des chemins de fer en France et en Europe. Il a été lui-même impliqué dans plusieurs compagnies françaises de construction des chemins de fer dans les années

¹ Stuart WOOLF (ed.), *Nationalism in Europe, 1815 to the Present. A Reader*, Routledge, London and New York, 1996, pp. 9, 22.

² E.J. HOBSBAWM, *Națiuni și naționalism din 1780 până în prezent. Program, mit, realitate*, trad. roum. D. Stanciu, ARC, Chișinău, 1997, pp. 34-35.

³ Michel CHEVALIER, *Lettres sur l'Amérique du Nord*, 4^e édition, tome 1^{er}, Librairie de Charles Gosselin, Paris, 1837, p. 6.

⁴ Robert NAGY, «Liberalism și modernizare economică la maghiari în secolul al XIX-lea», in Teodor PAVEL (coord.), *Opțiuni politice la popoarele central-est europene în secolul al XIX-lea. Studii/ Political Options of the Central-Eastern European Peoples in the 19th Century. Studies*, Argonaut, Cluj-Napoca, 2006, p. 249.

1840 et a eu un rôle important dans la naissance des lignes ferroviaires d'intérêt local dans les années 1866-67¹. L'auteur du projet ferroviaire ambitieux *Système de la Méditerranée* a été actif autour du *Globe* à partir de 1832 où, à côté d'autres saint-simoniens progressistes soucieux de rapprocher les points de vue des capitalistes français et de l'État, il expliquait les avantages d'un programme cohérent d'édification de la société industrielle dont le chemin de fer formait une composante essentielle, surtout comme composante vitale de la richesse publique².

Le passage cité de Michel Chevalier a tout son sens pour la signification de la Belgique aux yeux des Roumains comme modèle à la fois d'équilibre politique et de développement économique. Le passage a également tout son sens dans la pensée économique de ce saint-simonien aux visions libérales et grand admirateur des États-Unis, adversaire de Louis Blanc et convaincu des vertus pacificatrices du commerce, de l'échange, des capitaux, du développement économique et de la prospérité dans les rapports entre les peuples. Mais ce passage ne dit rien sur une autre conviction de Chevalier – et qui cette fois-ci conviendrait moins aux parlementaires roumains –, à savoir son opposition à l'intervention de l'État dans le commerce ou les entreprises publiques dans «une société civilisée»; car, écrit-il, plus une société est développée et avancée en civilisation (ou «mûre» dans son expression), moins elle a besoin d'État comme entrepreneur, et plus elle est libre. Bien entendu, il pensait à la France contemporaine. Autrement dit, l'ancien ingénieur des Mines considère qu'une nation civilisée et avancée est libre et a moins besoin de l'intervention du gouvernement, puisque le commerce dépend de la liberté³. À cet égard ses exemples sont, certes, l'Angleterre et les États-Unis, non la Belgique ou la France⁴.

Anastase Stolojan continue à exposer les vertus et les bénéfiques des chemins de fer: «Il n'y a aucune classe de gens chez nous qui n'ait pas d'intérêt pour la construction des chemins de fer; il n'y a aucun parti politique qui ne soit pas intéressé par les chemins de fer». Les propriétaires des terres, explique-t-il, s'intéressent aux chemins de fer car ils y voient une manière de se débarrasser des hypothèques qui paralysent leurs propriétés. En s'adressant à la partie de la Chambre qui comprend «les représentants de la politique démocratique» (une voix s'élève contre cette affirmation non-totalisante, «Nous sommes tous des démocrates!»), Stolojan affirme que les chemins de fer représentent un moyen sûr d'élever les classes inférieures de l'état de pauvreté dans lequel elles vivent; ils sont un moyen pour «créer chez nous l'empire des vraies démocraties»; et finalement, ils sont le moyen «le plus énergique» pour «guérir le mal qui existe surtout en Moldavie, le vagabondage

¹ François CARON, *Histoire des chemins de fer...cit.*, pp. 183, 439-440.

² *Ibidem*, pp. 92-93, 113.

³ «Un peuple ne s'occupe avec ardeur et succès de commerce et de manufactures que lorsqu'il se sent à l'abri de tout despotisme politique ou religieux», M. CHEVALIER, *Lettres sur l'Amérique du Nord*, cit., p. 29.

⁴ Pour les idées économiques de M. Chevalier sur le travail, la prospérité matérielle, le rôle des capitaux et de l'État, les entreprises publiques dont les chemins de fer, et pour la critique de Louis Blanc, v. *Lettres sur l'organisation du travail, ou études sur les principales causes de la misère et sur les moyens proposés pour y remédier*, Capelle, Libraire-éditeur, Paris, 1848, *passim* et surtout pp. 162-203. Pour son admiration à l'égard des États-Unis et leur liberté et pour ses réflexions sur les chemins de fer américains et britanniques, v. *Lettres sur l'Amérique du Nord*, cit., *passim* et surtout pp. 1-33, 102-112 dans lesquelles il admire les chemins de fer anglais et américains et leur efficacité et il déplore le grand nombre de projets ferroviaires en France qui ne se matérialisent pas.

étranger»¹ (le député fait référence à ce problème de l'époque qui visait surtout les Juifs). Des nombreuses vertus des chemins de fer, le député roumain souligne leur capacité de réduire les distances sociales entre les différentes catégories de la population. Il donne ainsi une signification sociale à la démocratie et non politique. «La politique démocratique» signifie à ses yeux la politique de ceux qui s'ouvrent vers le peuple et s'intéresse à son sort.

A. Stolojan considère que la terre est suffisamment fertile afin de permettre la construction des chemins de fer en Roumanie. La densité de la population est elle aussi suffisante. Pour soutenir cette idée, il compare le rapport entre le nombre de kilomètres des chemins de fer en France et la population française et le nombre de kilomètres qui revient à chaque million d'habitants (1 435 km pour un million d'habitants). Il fait la même comparaison pour la Turquie (100 km pour un million d'habitants). Le résultat de cette comparaison est évident aux yeux de Stolojan: la Roumanie peut se permettre de construire des chemins de fer, même si la proportion entre le nombre de km et le nombre de la population sera plus petite par rapport à la France, mais plus grande par rapport à la Turquie².

Mihail Kogălniceanu tient à répondre à Anastase Stolojan. Le paragraphe vaut la peine d'être reproduit en sa totalité:

«L'honorable A. Stolojan nous a cité un extrait de Michel Chevalier, sur les actions du roi Léopold de la Belgique. Oui, Messieurs, nous tous admirons ce roi, car il a réussi à fonder une dynastie aux portes de la France et à une époque traversée par des orages révolutionnaires qui renversaient en Europe des monarchies séculaires, comme celle des Bourbons. Mais le roi Léopold ne s'est pas lancé dans des travaux publics sans y réfléchir sérieusement au préalable; il les a démarrés surtout pour les provinces en souffrance qui devaient être réconfortées par des améliorations et initiatives plus nombreuses que les autres régions, afin qu'elles soient déterminées à aimer le roi Léopold et ne plus regretter le roi Guillaume des Pays-Bas. C'est ainsi qu'a procédé le gouvernement du roi Léopold: il a démarré la construction des chemins de fer surtout dans les régions dans lesquelles les souffrances étaient plus grandes, afin d'y changer la situation».

Dans ces conditions, la solution du député moldave Kogălniceanu ne peut être que l'amélioration des souffrances de la Moldavie par la construction des chemins de fer. Il s'exclame: «Améliorez l'état souffrant de la Moldavie de la même manière!»³. Tout en étant d'accord avec Michel Chevalier et avec Anastase Stolojan sur les significations de la construction des chemins de fer, Kogălniceanu, celui que Nicolae Iorga a appelé «le représentant du nationalisme entêté (*îndărătnic*) d'horizon moldave»⁴, soutient qu'elle ne doit pas favoriser seulement certaines régions ou villes et laisser dans l'oubli d'autres. Tout en étant d'accord avec les deux concessions, Offenheim et Strousberg, et avec les coûts proposés, Kogălniceanu veut que la construction des chemins de fer commence en Moldavie, province plus pauvre qui a le plus besoin de la voie ferrée; la construction la plus rapide possible de la ligne Iași-Bucarest est à ses yeux importante, car elle est «une ligne

¹ M.O., no. 115 du 23 mai/4 juin 1868, séance du 16 mai 1868, p. 733.

² *Ibidem*.

³ M.O., no. 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 17 mai 1868, p. 739.

⁴ Nicolae IORGA, *Istoria românilor*, vol. X, București, 1939, p. 96.

politique», une ligne «morale qui cimentera l'union du pays entier», pour «la consolidation de notre nationalité»¹. Le développement économique, semble dire le député moldave, aide significativement la consolidation des attitudes envers la dynastie, en Belgique comme en Roumanie. Kogălniceanu fait implicitement référence aux mouvements séparatistes de Moldavie des années 1866-1867, nourris par l'opposition au prince étranger (les Moldaves sont les plus grands défenseurs d'un prince autochtone) et par le délaissement économique et politique de la Moldavie et de sa capitale depuis que l'union a été réalisée (en 1859). Le réseau des chemins de fer se voit ainsi doté d'un rôle compensatoire dans la vaste entreprise de construction de l'unité nationale.

D'une certaine manière, l'intuition de Kogălniceanu sera confirmée (ou le savait-il déjà peut-être jusqu'à un certain degré?). Partout en Europe où on les a développés, les chemins de fer ont aidé l'intégration nationale et territoriale. Néanmoins, le député moldave a encore plus raison de craindre en cette année 1868 qu'un réseau ferroviaire insuffisamment développé et qui, de surcroît, oublie certaines régions, serait une source de sous-développement. Cette crainte renvoie à ce qu'était la situation en France: selon l'historien Eugen Weber, les premières voies de chemin de fer des années 1840 ont eu un rôle non négligeable dans le sous-développement des campagnes; l'effet d'intégration nationale ne sera couronné de succès, selon le même historien, qu'avec la construction des routes rurales et leur extension à partir des années 1880 et avec la conjonction des lignes ferroviaires secondaires et des routes construites pour les desservir².

Pană Buescu n'a pas de doutes: les États qui ont fait construire des chemins de fer sont avancés en «civilisation et culture»: l'Angleterre depuis 1829, la Belgique depuis 1832, les Pays-Bas depuis 1838, la France depuis 1832³. La Roumanie doit suivre l'exemple de ces États et ne plus tarder à construire les chemins de fer. Il précise qu'en Belgique le kilomètre de ligne de fer a coûté 255 000 francs⁴. Il a besoin de ces chiffres pour démontrer que les concessions pour la Roumanie ne coûtent pas trop cher par rapport aux prix pratiqués en Belgique. Buescu voit dans les chemins de fer des moyens de transport très utiles pour un pays agraire afin qu'il puisse résister à la concurrence sur le marché des produits agricoles (il se réfère surtout à la concurrence de la part de la Russie)⁵.

Le débat sur la nécessité de la construction des chemins de fer dans les Principautés a été inauguré par A.I. Cuza en décembre 1859. Tous les hommes politiques, libéraux et conservateurs, ont souligné la nécessité de construire des chemins de fer pour le développement de l'agriculture et de l'industrie dans les Principautés. Dès les premières initiatives, ils se sont tous prononcés pour la collaboration avec les capitaux étrangers, comme modalité de construction des chemins de fer. Les raisons de cet accord sont évidentes: les Principautés s'étaient confrontées à une pénurie financière chronique et ne disposaient pas d'expérience et de personnel qualifié pour créer des associations nationales de ce type. On a bien démontré le fait que, justement à cause de ces raisons, il a été très difficile d'attirer les capitaux étrangers; à

¹ M.O., no. 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 17 mai 1868, p. 739.

² Eugen WEBER, *La fin des terroirs. La modernisation de la France rurale (1870-1914)*, trad. de l'anglais par A. Berman et B. Génès, Fayard, Paris, 1983, pp. 287-304.

³ M.O., no. 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 17 mai 1868, p. 740.

⁴ *Ibidem*, p. 741.

⁵ *Ibidem*, p. 740.

ceci s'ajoute le fait que la Moldavie et la Valachie ne présentaient pas un intérêt trop grand à cette époque-là pour le commerce de transit en Europe de l'est. Ce n'est qu'à partir de juin 1875, lorsqu'une société de capitaux autochtones sollicite la construction de la ligne Ploiești-Predeal, que commenceront les projets de construction avec des capitaux autochtones. À partir du règne de Charles I^{er}, l'idée des compagnies dirigées par des hommes politiques autochtones est progressivement écartée, le rôle d'intermédiaire entre l'État roumain – le bénéficiaire du réseau de chemins de fer – et les capitalistes étrangers étant assumé par le gouvernement. À partir de cette même époque, le capital allemand est plus facile à obtenir, d'autant plus que Charles I^{er} lui-même encourage beaucoup cette solution financière¹.

Même si le commencement de la construction des chemins de fer dans les Principautés a été difficile, les investissements, une fois démarrés, et l'extension du réseau ont été significatifs pendant les années suivantes. La ligne Bucarest-Giurgiu (70 km), la première ligne, donnée en concession par Cuza à une société anglaise en 1865, a été inaugurée en octobre 1869 (cette concession a été votée par l'Assemblée des députés et par le Sénat en mars 1867)². Ce début prometteur a été suivi pendant les années 1869-1871 par la construction, au nord de la Moldavie, des lignes de chemin de fer par un consortium anglais et autrichien, dirigé par Victor von Offenheim, concession dont les conditions sont débattues par les députés dans les séances du mois de mai 1868. Le programme de la concession Strousberg, soutenue avec conviction par Charles I^{er}, a été beaucoup plus ambitieux, à savoir relier Bucarest à toutes les régions du pays. Aussi les députés roumains en discutent-ils avec force de détails et de tensions les conditions de réalisation. Vu la volonté de Charles I^{er} et le programme ambitieux de la concession, le gouvernement à son tour soutient l'initiative avec conviction en 1868. La concession a été accordée pour 90 ans au consortium dirigé par le financier Henri Bethel Strousberg pour la construction et l'exploitation de 915 km de chemins de fer. En 1871, alors que les travaux battaient leur plein, le consortium fit faillite et les droits et les obligations ont été reprises par un consortium bancaire prussien dirigé par Gerson Bleichröder et soutenu par Bismarck. Entre 1872, lorsque a été ouverte la ligne Roman-Galați-Bucarest-Pitești, et 1880, lorsque a été inaugurée la ligne Ploiești-Predeal, le réseau ferroviaire de base de la Roumanie est devenu fonctionnel et a été relié au système ferroviaire hongrois. De 173 km de chemins de fer en 1869, le réseau roumain a augmenté à 1 300 km en 1880³.

L'État roumain a finalement assumé sa responsabilité pour l'administration du réseau entier. En 1889, le système ferroviaire devient un monopole d'État par l'achat par l'État des lignes construites par les consortiums Strousberg et Offenheim, et d'autres lignes⁴. Mais au mois de mai 1868, le gouvernement roumain, par la voix du ministre des Travaux publics, Panait Donici, exprime une position différente. Le ministre affirme que l'État roumain n'a pas les moyens matériels et financiers pour construire tout seul les chemins de fer, aussi faut-il combiner, dit-il, les efforts financiers de l'État avec les capitaux étrangers, d'autant plus que c'est également la modalité choisie par les États «forts doués de moyens»⁵. Il a bien raison, en considérant les expériences de la Belgique ou de la France.

¹ Pour ces aspects, v. Apostol STAN, *Grupări și curente politice în România...cit.*, pp. 258-263.

² M.O., no. 79 du 7/19 avril 1867, p. 481.

³ Pour ce paragraphe, v. Keith HITCHINS, *România. 1866-1947*, cit., pp. 220-221.

⁴ *Ibidem*.

⁵ M.O., no. 115 du 23 mai/4 juin 1868, séance du 16 mai 1868, p. 734.

La comparaison avec la Belgique est tout aussi utile dans les arguments des députés qui s'opposent aux concessions étrangères ou de ceux qui veulent tempérer l'élan constructeur. Il n'y a pas dans la Chambre roumaine des opposants au monopole de l'État (les deux alternatives sont concessions étrangères pour aider l'entreprise étatique ou capitaux autochtones).

A.D. Holban, l'un des plus grands adversaires de la construction des chemins de fer roumains par des concessionnaires étrangers, arrive à des conclusions tout à fait contraires en citant les mêmes chiffres que Pană Buescu pour le coût du kilomètre de ligne de fer en Belgique. Il utilise les mêmes chiffres dans sa démonstration afin de montrer le coût exorbitant des lignes de fer proposé par les concessionnaires étrangers pour la Roumanie: 255 775 francs par km; 800 km construits par l'État coûtent seulement 172 000 francs par km et le reste du réseau, 13 000 km, exécuté par des compagnies privées, coûte 220 595 par km¹. Il mentionne les lignes principales belges qui relient des villes importantes, qui sont, à son avis, des lignes construites par l'État à des prix plus bas que les prix pratiqués par les compagnies. De nouveau, il affirme donner des chiffres exacts².

Toute l'intervention de Holban est placée sous le signe de «l'intérêt national». La peur des étrangers ressort clairement de sa longue intervention. L'idée clef du député moldave, qui justifie à ses yeux le rejet catégorique des deux concessions soumises aux débats, est la non intervention des étrangers dans les problèmes nationaux roumains. Les intérêts nationaux doivent être à tout prix protégés contre les intérêts différents des concessionnaires, répète-t-il à plusieurs reprises³. Holban est fortement inquiet du rôle de médiateur que la concession Strousberg donne à un fonctionnaire prussien au cas où il y aurait des différends entre le gouvernement roumain et le concessionnaire: le député y voit une prévision inconstitutionnelle, une manière de perdre l'autonomie du pays et de diminuer l'autorité du législatif et, surtout, le risque de la création «d'un État dans l'État»; «notre gouvernement constitutionnel est méprisé», souligne-t-il⁴. Il résume ainsi son idée:

«Lorsque une nation se trouve dans les circonstances où nous nous trouvons et lorsque un pays comme le nôtre est en détresse, opprimé et humilié de tous les côtés par les étrangers, il faut que ceux qui sont responsables de sa destinée soient d'autant plus attentifs et scrupuleux, car une faute, une seule faute peut multiplier ses résultats néfastes».

Et il ajoute, non sans une certaine ironie: «Aucun État n'a été en péril à cause de l'exagération des sentiments de conservation nationale»⁵. Aussi la conclusion de Holban est-elle radicale: ceux de ces collègues qui soutiennent la concession Strousberg sont «des anti-nationaux et des immoraux»⁶. Tandis que la solution technique est, à ses yeux, la construction d'un réseau de chemins de fer plus modeste comme étendue, à des coûts plus réduits, que les moyens financiers autochtones de l'État se permettront d'assumer⁷. La xénophobie et les sentiments

¹ M.O., no 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 17 mai 1868, p. 742.

² *Ibidem*, p. 743.

³ M.O., no. 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 18 mai 1868, p. 741.

⁴ *Ibidem*, pp. 742-743.

⁵ *Ibidem*, p. 742.

⁶ *Ibidem*, p. 744.

⁷ *Ibidem*, p. 742.

antiprussiens du député moldave semblent modérés dans son intervention dans l'Assemblée, si on les compare aux idées des deux brochures qu'il a rédigées et fait circuler pendant ces années, de bonnes occasions pour présenter ses arguments liés à «l'intérêt national». Il y développe ses arguments exprimés dans l'Assemblée et il y dénonce «la colonisation du pays avec des étrangers» et, avant la lettre, ce que l'on pourrait appeler l'exploitation économique des petits peuples, c'est-à-dire de la périphérie économique de l'Europe¹. Comme on le verra par la suite également, aux yeux des adversaires des concessionnaires étrangers, ces derniers font peur car ils risquent de fixer des tarifs ou d'organiser des services à leur profit, c'est-à-dire d'introduire un pouvoir concurrent à celui de l'État roumain qui serait utilisé pour satisfaire des intérêts étrangers ou, pire encore, particuliers *et* étrangers².

Ion Codrescu, s'opposant lui aussi aux concessions étrangères, affirme que les États petits, «où l'industrie privée n'est pas encore arrivée à son développement plénier», ont commencé à construire les premières lignes de chemins de fer avec leur argent: «C'est comme cela qu'ont procédé la Suisse et la Norvège; le Piémont; la Belgique même a commencé à construire les chemins de fer avec les moyens de l'État»³.

George Brătianu adopte une attitude quelque peu plus équilibrée par rapport à la xénophobie de A.D. Holban, mais il n'a pas du tout des paroles flatteuses à l'égard des étrangers: ils ont «envahi» le pays et ils ont de mauvaises intentions⁴. Il considère que la production interne ne se développera pas grâce aux chemins de fer, car

«si nous considérons la surface de notre territoire, 72 000 km carrés, et notre population et si nous les comparons avec la Belgique, dont la surface est moins de la moitié par rapport à la nôtre et qui est plus peuplée par rapport à sa surface, vous allez voir qu'en Belgique le revenu est de 22 800 francs par km; par conséquent, chez nous le revenu ne sera que de 10-11 000 par km; par conséquent, nous aurons toujours un déficit que nous serons obligés de payer du trésor public, de notre fortune, ce qui détruira les finances»⁵.

L'argument du député a un certain degré de justesse. Il connaît bien la situation de la Belgique et les avantages de ce pays petit du point de vue de son territoire, mais d'une grande densité de la population. On le sait bien, le nouveau mode de transport a engendré en Belgique (tout comme d'ailleurs en Angleterre) des profits suffisants pour justifier les investissements considérables.

Les impôts élevés, continue G. Brătianu, ne sont pas la solution dans un pays «comme le nôtre qui n'a pas l'expérience des grandes difficultés», car «le désespoir, l'inertie et l'inactivité vont s'emparer des habitants, ce qui mènera, comme une conséquence directe, au manque de productivité (*improductibilitatea*) et à la pauvreté»⁶. Les concessions proposées par Strousberg et Offenheim sont trop onéreuses, conclut-il.

¹ A.D. HOLBAN, *Drumuri de fer în România. Esecutare prin concesiuni streine – executare prin mijloace naționale*, 1868, f.l.; *Considerațiuni generale asupra chestiunii Strusberg*, Tiparul Tribunei Române, Iași, 1871.

² Dans un autre contexte, c'est l'argument des étatistes français, François CARON, *Histoire des chemins de fer...* cit., p. 115.

³ M.O., no. 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 17 mai 1868, p. 737.

⁴ M.O., no. 120 du 29 mai/10 juin 1868, séance du 21 mai 1868, p. 767.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Ibidem*.

Le ministre de l'Intérieur, le libéral radical Ion C. Brătianu, essaie de calmer la controverse et d'apaiser le débat par la formulation d'un compromis. «Tous les pays, affirme-t-il, ont passé par l'état des choses où nous nous trouvons à présent»¹. Il est un partisan convaincu des chemins de fer:

«J'ai la conviction que, d'un côté, notre crédit va s'améliorer, que nos finances vont prospérer, mais que, de l'autre côté, les chemins de fer vont augmenter les dépenses, car jusqu'à un certain point les chemins de fer se sont compromis devant les capitaux et en voilà les raisons: on a construit en vitesse un réseau trop grand de chemins de fer en Angleterre et aux États-Unis et en Belgique et c'est ce qui a déterminé entre ces pays une concurrence si forte qu'ils ont fait faillite; et il y en a aujourd'hui en Angleterre qui ne rapportent pratiquement rien»².

Puisque la Roumanie et la région dont elle fait partie ne se trouvent pas encore dans une telle situation, précise le ministre, le réseau roumain doit être construit à tout prix, même s'il coûtera cher, afin de lier l'Occident à l'Orient. «Les chemins de fer facilitent non seulement le déplacement des gens, précise-t-il en réitérant sa foi dans le pouvoir créateur de l'échange, ils ont la vertu d'ouvrir toutes les veines dans lesquelles coule le grand fleuve de la vie nationale»³. Charles Rogier parlait dans des termes similaires. La Belgique est ainsi un des instruments les plus utiles dans les arguments des députés roumains afin de soutenir leurs différentes positions dans le dossier des chemins de fer.

Ion C. Brătianu est favorable à la construction des chemins de fer pas seulement au niveau des principes, mais également au niveau de la réalisation effective des travaux, proposée par la concession Strousberg: l'État roumain n'a pas les capitaux nécessaires. Il est également conscient du fait que «notre crédit seul ne peut pas nous apporter les capitaux; il nous faut la parole d'étrangers respectables»⁴. De cette affirmation du ministre de l'Intérieur, on voit que les étrangers-investisseurs, à l'encontre des étrangers-Juifs, sont des ressources bénéfiques pour le développement de la nation. L'aide financière et l'expertise prussiennes, loin de représenter une ingérence non constitutionnelle et la perte de l'autonomie de l'État roumain, comme le suggérait Holban, sont les bienvenues et à l'avantage de l'État, explique-t-il. Il soutient son pro germanisme et sa xénophilie en soulignant que les ingénieurs autochtones n'ont pas encore l'expérience nécessaire pour une entreprise de telle envergure⁵. Par la voix de I.C. Brătianu, les députés roumains admettent plus ou moins explicitement le développement réduit de la science et de la technique routière en Roumanie qui puisse se baser sur une approche des phénomènes techniques fondée sur l'application des méthodes scientifiques, même s'ils font preuve de maîtriser les chiffres-clés du dossier des chemins de fer.

Tous les députés tombent d'accord sur la nécessité des chemins de fer et sur leur rôle majeur dans le développement des Principautés. Il n'y a pas d'opinions contre la construction du réseau ferroviaire *per se*. Les seuls qui veulent tempérer l'élan constructeur sont A. Lăzărescu, d'un côté, et les xénophobes A.D. Holban,

¹ *Ibidem*, p. 770.

² *Ibidem*, p. 771.

³ *Ibidem*.

⁴ *M.O.*, no. 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 18 mai 1868, p. 744.

⁵ *Ibidem*.

I. Florescu¹ et George Brătianu² de l'autre côté, sans qu'ils soient contre la construction des chemins de fer en général, ils ne font que souligner leur complémentarité avec d'autres routes et manières de développement: le premier, sans aucune trace de xénophobie, souhaite que les travaux sur le réseau soient remis jusqu'au moment où les conditions économiques des Principautés seront propices pour maximiser l'utilité des chemins de fer³; tandis que les trois autres recommandent la construction de sections plus réduites de chemins de fer et éviter l'engagement pour un réseau trop étendu et coûteux, tel que proposés par les concessionnaires étrangers. En d'autres mots, ce que disent tous ces députés (et surtout G. Brătianu), c'est que, contrairement à la Belgique⁴ ou à la France⁵, où la réalisation des infrastructures ferroviaires a dérivé de celle des infrastructures routières et des canaux et où le réseau des chemins de fer a été un investissement induit, rendu nécessaire par l'inadaptation du système technique des transports à la pression de la demande et du trafic, en Roumanie – pays agraire, fondamentalement rural et doté d'infrastructures routières et de communication pauvres – la construction du réseau ferroviaire a été démarré *avant* qu'il y eût une vraie demande sociale et économique dans ce sens et *avant* qu'il eût fallu réellement satisfaire un besoin dans le développement.

Le développement effectif des Principautés pendant les années '60-'80 du siècle a donné raison aux députés qui souhaitaient que l'on modérât l'ampleur du réseau ferroviaire. Les ministres (surtout Ion C. Brătianu) et la majorité des députés semblent avoir été conquis par l'argumentation de circonstance en faveur des concessionnaires prussiens (ils restent cependant des partisans du principe d'utilité des chemins de fer, avec une sincérité que l'on ne peut pas leur contester). Ils participaient ainsi à la réalisation des projets préférés de Charles I^{er} au moment de son arrivée dans le pays: une armée moderne, la souveraineté de l'État et un système de communications moderne. Les trains ont exercé sur le jeune Charles une fascination irrésistible⁶. Il a forcé la construction des chemins de fer à l'aide des capitaux étrangers. Mais le niveau du développement autochtone ne permettait pas le fonctionnement des chemins de fer à une capacité rentable; aussi l'État a-t-il dû garantir le paiement des intérêts. Les chemins de fer n'ont pas donné l'impulsion au développement de l'industrialisation, comme la plupart des députés s'y attendaient (et comme ce fut le cas en Belgique et en France, où le réseau ferroviaire était à la fois le résultat et l'impulsion pour le développement). Les dépenses pour les intérêts et l'amortissement ont été payées surtout par l'augmentation des impôts indirects, ce qui a fait rétrécir le marché intérieur et a empêché le développement économique. Les lignes principales du réseau ferroviaire ont été achevées, comme je l'ai déjà précisé, en 1875. Grâce à l'initiative du prince, la Roumanie disposait, une décennie avant d'autres pays de l'Europe

¹ I. Florescu ne partage pas la xénophobie de Holban, *M.O.*, no. 119 du 28 mai/9 juin 1868, séance du 20 mai 1868, pp. 762-763.

² *M.O.*, no. 120 du 29 mai/10 juin 1868, séance du 21 mai 1868, p. 767.

³ *M.O.*, no. 116 du 24 mai/5 juin 1868, séance du 17 mai 1868, pp. 739-740.

⁴ Thérèse BITSCH, *Histoire de la Belgique...cit.*, pp. 89-94

⁵ François CARON, *Histoire des chemins de fer...cit.*, pp. 78-81.

⁶ Lothar MAIER, «Studii de modernizare a României. Între pacea de la Adrianopole și urcare pe tron a lui Carol II (1829-1930)», in Krista ZACH (ed.), *România în obiectiv. Limbă și politică. Identitate și ideologie în transformare*, Südostdeutsches Kulturwerk, München, 1998, p. 13.

du sud-est, d'un réseau de transport moderne¹. Néanmoins, il est vrai que l'on a ainsi évité la situation qui faisait peur à de nombreux députés, comme on le voit dans leurs interventions de mai 1868, une peur synthétisée par D. Ghica: «Nous sommes menacés par les chemins de fer de Hongrie et de la Bucovine qui vont nous encercler de tous les côtés, qui vont y transporter les richesses, tandis que notre pays deviendra totalement pauvre et isolé en Europe»². Dans ce sens, les députés roumains manifestent une sensibilité remarquable par rapport au transit international des marchandises.

Comme on vient de le voir, il y a un nombre important d'éléments d'entente entre les députés: tous acceptent que les chemins de fer sont nécessaires pour les Principautés, leur construction étant un acte de patriotisme; aussi c'est la raison, et non les passions ou les différences de parti, qui doit l'emporter au vote final, dans cette question si importante pour la nation; l'entente sur la signification des chemins de fer – ils sont un véhicule pour le développement et la modernisation ou, selon l'expression de G. Brătianu, «les chemins de fer sont un véhicule de la civilisation»³ – et sur le pouvoir créateur de l'échange est assez large; les chemins de fer sont importants également pour des raisons stratégiques et militaires⁴. Il est symptomatique que tous les députés qui prennent la parole – à la seule exception du sceptique Mihail Kogălniceanu – affirment qu'il n'y a plus de Moldaves ou de Valaques et que l'union est évidente par soi, les chemins de fer permettant justement la reconnaissance de ce fait accompli⁵. Dans cette acception, les chemins de fer ont également un fort rôle symbolique, celui de consolider l'union entre des «frères», quels qu'en soient les coûts en des termes certainement pas symboliques, mais bien matériels. Le même G. Brătianu n'avait-il pas déclaré haut et fort que «c'est dans l'union des peuples homogènes que réside la solution des grands problèmes sociaux dont parlent tous ceux qui réfléchissent au développement de la civilisation»⁶? Ainsi il a voulu répondre aux propos de Kogălniceanu, tout en insistant sur la nécessité d'un réseau ferroviaire plus modeste: «Ce n'est pas une question d'union, car il ne s'agit plus de la Valachie ou de la Moldavie. L'union est déjà consolidée, car entre deux pays sœurs il ne peut en être autrement [...] L'union est une chose faite par la providence, qui ne peut plus se défaire et cette union est pour toujours»⁷. Les députés admettent ainsi implicitement que le réseau ferroviaire est un instrument majeur de la construction du territoire national et de l'unification nationale. Partout en Europe d'ailleurs, à l'époque du démarrage des grandes entreprises ferroviaires, on veut mettre à profit le réseau des chemins de fer pour accéder au transit international, pour renforcer grâce à lui l'unité

¹ *Ibidem*, p. 23.

² *M.O.*, no. 119 du 28 mai/9 juin 1868, séance du 20 mai 1868, p. 761.

³ *M.O.*, no. 120 du 29 mai/10 juin 1868, séance du 21 mai 1868, p. 767. Il n'est pas étonnant de retrouver en France les mêmes arguments de cette *idéologie civilisatrice* dans le camp des enthousiastes de la construction des chemins de fer dans les années 1830-1840. Le chemin de fer est vu comme un instrument de diffusion de la «civilisation», v. François CARON, *Histoire des chemins de fer...cit.*, pp. 98-99.

⁴ V. par exemple G. Chițu, *M.O.*, no. 120 du 29 mai/10 juin 1868, séance du 21 mai 1868, p. 769.

⁵ G. Vernescu, *M.O.*, no. 119 du 28 mai/9 juin 1868, séance du 20 mai 1868, p. 761; G. Chițu, *M.O.*, no. 120 du 29 mai/10 juin 1868, séance du 21 mai 1868, p. 769; G. Brătianu, *M.O.*, no. 120 du 29 mai/10 juin 1868, séance du 21 mai 1868, p. 768.

⁶ *M.O.*, no. 120 du 29 mai/10 juin 1868, séance du 21 mai 1868, p. 768.

⁷ *Ibidem*.

nationale en favorisant la centralisation des pouvoirs, sans oublier son utilité d'ordre stratégique et militaire.

Les éléments de désaccord entre les députés, même si exprimés par une minorité, sont significatifs. Les adversaires des concessions étrangères affirment que le réseau roumain devrait être construit avec des capitaux autochtones. Par cela même, ils considèrent que les étrangers et, implicitement, les capitaux étrangers, sont des éléments nocifs pour la nation et la nationalité roumaine, qui menacent l'État roumain avec la perte de l'autonomie; pire encore, ils pourraient créer un État dans l'État. Par conséquent, les étrangers n'ont aucun droit, ni juridique, ni moral, de s'immiscer dans l'exécution des chemins de fer roumains. Un autre élément qui ne fait pas l'unanimité des députés tient aux dimensions du réseau, comme on vient de le voir: les quelques voix minoritaires demandent un nombre plus réduit de kilomètres de chemins de fer, réalisés d'une manière progressive, ce qui réduira les coûts et permettra aux capitaux autochtones de les supporter. Les adversaires des concessions expriment toute une série d'arguments protectionnistes: étant donné que les Principautés ont une production éminemment agricole, les rivières et les chaussées suffisent pour transporter les marchandises, alors que les chemins de fer ne serviraient qu'aux intérêts économiques des étrangers. L'utilité sociale et économique des routes leur est plus claire. Par conséquent, il faut remettre à plus tard la construction des chemins de fer, jusqu'au moment où ils deviendront vraiment profitables au profil économique du pays. Le leitmotiv des adversaires des concessions est l'expression «les intérêts du pays» – ceci est la priorité du moment, disent-ils, pour consolider la jeune nation et pour la défendre des étrangers.

Il n'est pas du tout étonnant que quelques-uns des arguments classiques des libéraux français ou anglais¹ manquent dans les interventions des députés roumains, et surtout dans les interventions de ceux qui se définissaient à l'époque comme des libéraux: à savoir, livrer les chemins de fer à l'État signifie renforcer son pouvoir; et son intervention accrue dans la construction et dans l'exploitation ferroviaires représente un grand risque vu la volonté de l'État de se lancer dans des entreprises qu'il est en fait incapable de gérer et de diriger (surtout des entreprises d'ordre commercial). Au contraire, au-delà de leurs différences, tous les députés roumains restent en 1868, dans le dossier ferroviaire, les adeptes d'une vision étatiste, puisque leur but est justement d'*accroître* et de *consolider* le pouvoir de l'État par tous les moyens techniques et symboliques possibles. Comme on l'a vu, au-delà des pouvoirs de nature économique qui seraient remis aux capitalistes étrangers, c'est l'abandon à leur profit par l'État d'une influence de nature politique que redoutent le plus A.D. Holban ou G. Brătianu.

La guerre franco-prussienne de 1870 provoque la faillite de l'entreprise Strousberg. Sur le plan interne les conséquences politiques sont plus importantes que les conséquences financières sur le budget de l'État roumain. Les libéraux radicaux ajoutent le dossier Strousberg à leur forte campagne antidynastique en nourrissant ainsi d'un nouvel élément leurs sentiments antiallemands et ceux de l'opinion publique. Le gouvernement du libéral modéré Ion Ghica dépose en janvier 1871 auprès du bureau de l'Assemblée le dossier de l'affaire Strousberg ce qui déclenche la forte réaction antidynastique parmi les libéraux radicaux. Pour ces derniers il s'agit d'un changement d'attitude majeur. On a vu qu'en mai 1868 les députés, y compris les libéraux (à quelques exceptions près), votent la concession Strousberg. Le vote

¹ François CARON, *Histoire des chemins de fer...cit.*, pp. 116-118.

satisfaisait non seulement les souhaits du prince, mais également la volonté de tous les groupes de libéraux de faire de la Prusse un point d'appui important dans la politique étrangère roumaine¹. La concession Strousberg sera annulée en octobre 1871, mais l'affaire qui a noirci les premières années du règne de Charles I^{er} peut être considérée comme définitivement close seulement en janvier 1880, lorsque l'État roumain rachète le réseau de chemins de fer qui appartenait à «la société des actionnaires», l'héritière de l'ancienne concession Strousberg.

Les comparaisons utilisées à une certaine période font partie du bagage de sens de l'époque en question et participent comme telles à sa définition intellectuelle et politique; en d'autres mots, elles n'ont de sens que dans leur contexte de sens. Je veux dire que la référence utilisée n'est jamais neutre, elle traduit au moins une préférence personnelle ou, mieux encore, une priorité idéatique et/ou géostratégique. Par le rôle joué par la Constitution belge – source majeure d'inspiration pour la rédaction de la Constitution roumaine² –, la Belgique est implicitement l'objet ou le sujet de la comparaison le plus fréquent; dans ce sens, elle est présente d'une manière permanente. Mais la référence explicite à la Belgique n'est pas fréquente pendant les années 1866-1871, quoique très utile dans le dossier du réseau ferroviaire roumain.

¹ Ces aspects sont développés par Apostol STAN, *Grupări și curente politice în România...cit.*, pp. 263-264.

² Au-delà des significations de la Constitution de 1866, il est bien clair que le document avait la même ambition modernisatrice en prenant comme source d'inspiration la Constitution belge de 1831, très appréciée à l'époque, tout en intégrant la tradition constitutionnelle locale. J'ai développé ces aspects dans «De la stat la națiune. Națiunea în dezbaterile parlamentare: 1866-1867», *Studia Politica. Romanian Political Science Review*, vol. II, no. 2, 2002, p. 383. Pour une comparaison des deux Constitutions, v. Cristian PREDA, *Modernitatea politică și românismul*, Nemira, București, 1998, pp. 166-175; Alexandre TILMAN-TIMON, *Les influences étrangères sur le droit constitutionnel roumain*, Librairie du Recueil Sirey-Cugetarea-Georgescu Delafras, Paris-București, 1946, pp. 317-329. Les références les plus récentes dans la matière sont Ioan STANOMIR, *Nașterea Constituției. Limbaj și drept în Principate, până la 1866*, Nemira, București, 2004 et IDEM, *Libertate, lege și drept. O istorie a constituționalismului românesc*, Polirom, Iași, 2005.