

Le problème des communications aux pays des Balkans

Présenté par M. SLAVKO SIRISCEVIC

Directeur Général de l'Agence de Tourisme «Putnik» Beograd

Il est très difficile à n'importe quel rapporteur d'entrer dans la moelle même du problème sur le meilleur moyen d'atteindre l'extrême idéal : le rapprochement des peuples balkaniques, car il est très ardu à chacun de grouper, de recueillir toutes les données statistiques et toutes les informations nécessaires pour l'établissement d'une image de la situation actuelle et d'élaborer, sur la base de ces données, un projet pour l'exécution de la tâche imposée. Mais, bien que cela puisse être possible dans certains domaines et dans une certaine mesure, dans d'autres les difficultés se dressent et rendent la chose même impossible. Une des tâches les plus difficiles est certainement à ce sujet, l'élaboration d'un referendum pour la solution du problème des communications.

Il est très facile, lors de l'élaboration de ces rapports, de se rendre compte combien nous nous connaissons encore peu et de combien peu de matériaux nous disposons car, si nous arrivons à grouper les données les plus indispensables, il nous manque toujours, dans une forte mesure, une connaissance des conditions spéciales, locales, des besoins et de la situation actuelle ainsi que la connaissance des possibilités de réalisation de nos désirs et intentions.

J'ai, néanmoins, réussi à intéresser mes collaborateurs et à obtenir que, malgré toutes les difficultés existantes, un referendum sur les communications ferroviaires, sur les routes et sur les communications maritimes, soit élaboré et que je vous soumetts ici. Je dois cependant faire ressortir sans plus tarder, que ces rapports sont, naturellement, basés sur la connaissance de mes collaborateurs, sur les autres pays balkaniques et qu'ils sont allés dans la mesure du possible jusqu'à ces limites.

Nous nous sommes efforcés d'être, dans nos rapports, le plus réels possible et d'exposer ce qui de fait existe et de proposer, sur la base de ces données, ce qui est dans la plus immédiate possibilité de réalisation, sans grandes complications, le plus urgent et le plus commode.

Je puis dire à ce sujet qu'en étudiant ce problème je suis arrivé à comprendre combien celui-ci était difficile et compliqué, mais qu'il n'est cependant pas insoluble, étant donné que, dans beaucoup de cas, les situations les plus embrouillées peuvent quelquefois se solutionner par des moyens assez simples. Je suis d'avis que nos efforts doivent tendre, vu les conditions financières extrêmement difficiles d'aujourd'hui, vers ceci : trouver le moyen le plus simple et le meilleur marché possible de résoudre ce problème.

Dans les problèmes de communications, les finances jouent un rôle décisif, puisqu'il est constamment question de grands capitaux d'investissement. C'est pourquoi dans la solution de l'important problème des communications interbalkaniques, cet important facteur ne doit pas être

perdu de vue ; il serait nécessaire d'établir, à ce sujet, un contact et un échange d'opinions. Il est évident qu'il faut disposer, tout d'abord d'un projet technique, sur la base duquel les financiers peuvent s'exprimer et se comprendre. Il ressort des rapports de nos techniciens que pour la création de routes automobiles internationales, à travers notre Etat, une somme de 100—200 millions de francs suisses serait nécessaire. Le rapport sur la construction, la plus simple et la plus urgente—complètement au réseau ferroviaire interbalkanique—n'embrasse pas le côté financier, mais prend en considération la longueur des lignes non construites et la difficulté extraordinaire que présente le terrain montagneux que ces lignes doivent traverser et dont la construction coûterait quelques centaines de millions de francs suisses ; notamment, si l'on procédait à la réalisation de la ligne Adriatique-transbalkanique aux Bouches de Kotor qui est une des plus difficiles qui soit au monde étant donné ces conditions et en égard à l'importance de plus en plus grande du trafic automobile, je crois que nous construirons d'abord une solide route interbalkanique pouvant servir efficacement au trafic automobile, plutôt qu'une voie ferroviaire. Enfin, par la construction d'un pont sur le Danube à Brza-Palanka et l'établissement de communications avec Vidin, Brza-Palanka et Krajeva, qui serait d'un investissement relativement petit, nous obtiendrions la liaison du système ferroviaire, actuellement éparpillé et inconmode, de la Roumanie, de la Bulgarie et de la Yougoslavie, et par celle-ci avec la Grèce et la Turquie ; nous serions alors obligés de donner à l'Albanie une nouvelle ligne dans un de ses ports.

De cette façon le système de communications par voie d'eau serait relié, d'une façon très satisfaisante, au système interbalkanique ferroviaire avec croisement dans certains importants centres de Yougoslavie, Roumanie et Bulgarie. Ce système ferroviaire relierait, de manière très satisfaisante deux centres, Beograd et Bucarest, capitales ne possédant jusqu'ici aucune communication favorable, ce qui créerait une possibilité de débouché à la mer Adriatique et raccourcirait le transport de la mer Adriatique et ses ports : Soutchak, Split, Boka, Drac et progressivement des autres ports, notamment avec les deux ports de la Mer Noire : Constantza et Varna, et jusqu'à un certain point la Bulgarie et Constantinople aussi, et d'un autre côté rapprocherait la Mer Adriatique de la Mer Egée.

De cette manière notre marine aussi serait plus radicalement et plus facilement alimentée, de sorte qu'elle pourrait, dans ses propres ports, être plus active et s'émanciper de l'Étranger, et ce qui est plus encore, sans toucher les rives natales.

Ce que certains pensent, à savoir qu'il est plus important de relier les pays balkaniques par voie de terre que par voie de mer, n'est pas exact. Il est connu que les transports par mer étant meilleur marché sont préférables aux transports par continent. Si, outre ces considérations, on prend en ligne de compte le bon marché sensible du transport par voie fluviale, lequel est actuellement très bien développé et joue, pour ainsi dire, un rôle primordial dans trois pays balkaniques, on se rendra compte immédiatement de l'importance des voies d'eau pour le

transport entre Etats balkaniques. Après lecture du rapport consacré spécialement à la question des communications, vous vous rendrez compte—aussi bien d'après l'exactitude de la thèse que des difficultés que nous avons à surmonter et de la direction que, d'après notre opinion, il faudrait donner—combien nous nous émancipons de la direction et, plus encore, de la tutelle des pavillons étrangers.

A côté de la Compagnie d'aviation Franco-roumaine, plus tard, CIDNA, la Yougoslavie est la première, dans les Balkans, qui a percé la glace par la création d'une Compagnie de navigation aérienne nationale, AEROPUT, laquelle aujourd'hui encore, avec la plus grande minutie et la plus grande sécurité, relie l'Europe Centrale par Beograd et Skoplje avec Salonique, alors que l'année courante, malheureusement, elle a dû, il est vrai temporairement seulement, suspendre ses communications avec la Mer Adriatique. La Grèce est, à ce sujet, la deuxième après la Yougoslavie. Les pays balkaniques sont actuellement assez bien reliés par une ligne aérienne entre eux et, de toutes façons, sinon directement toujours, avec toutes les capitales, excepté l'Albanie. Il est possible que les communications projetées par hydroplanes rattacheront la Yougoslavie aux ports albanais.

Par la construction de bonnes routes automobiles il y a lieu de compter sur un trafic interbalkanique d'autobus, mais ce trafic ne sera jamais de grande importance, étant donné le grand éloignement des villes, excepté là où d'autres moyens de communications n'existent pas. Néanmoins, sur ces grandes routes se développerait au mieux un trafic purement touristique automobile, qui sera d'une énorme importance dans la connaissance mutuelle et le rapprochement des peuples balkaniques.

Certains d'entre vous seront peut-être satisfaits de nos rapports de communications. Moi-même ne le suis pas, car je sais combien de données me manquent encore pour une meilleure élaboration de tels rapports qui présenteraient une solution plus radicale de la liaison des Balkans par des artères de communications. Nous devons à cela travailler en commun pour nous perfectionner et établir, dans ce but, un contact entre les travailleurs les plus en vue éparpillés sur notre Péninsule Balkanique. Dans ce but, je voudrais vous proposer qu'un Comité de trafic forme des sections principales de communications, lequel Comité serait en contact permanent mutuel et en même temps choisirait, et désignerait les collaborateurs-spécialistes de la question, et serait en contact permanent avec eux, afin de procurer à ces collaborateurs, toutes les données et détails nécessaires à leurs travaux, sur tous les pays balkaniques, selon la question faisant l'objet de ses travaux. Ceci représente le moyen le plus pratique, selon moi, d'éclaircir et d'épurer certains détails pas assez clairs, dans nos relations de communications qu'il est difficile de surmonter; on ne saurait travailler consciencieusement, sans la connaissance de toutes les conditions et données et, surtout sans matériaux statistiques sur les autres pays balkaniques.

Organisation des communications ferroviaires entre les pays balkaniques

Présenté par M. le Dr. LOUIS KARMANSKY
Secrétaire de la Chambre d'Industrie, de Commerce
et de Métiers, à Zagreb

Pour une exacte évaluation de l'organisation nécessaire du réseau ferroviaire des pays balkaniques, dans le but de renforcer leurs communications mutuelles, il est indispensable tout d'abord d'offrir une brève image de la situation actuelle de ce réseau, image ressortant au mieux de l'aperçu ci-dessous pour l'année 1929 (Archiv für Eisenbahnwesen 1932 :

Pays	Longueur du réseau en kms	Surface en kms carrés	Nombre d'habitants	Densité du réseau	
				sur 100 kms	sur dix mille hab
Yougoslavie.....	10.014	218.700	11.937.000	4,0	8,3
Roumanie.....	11.918	295.000	17.500.000	4,1	6,8
Grèce.....	3.102	127.800	6.183.000	2,5	5,2
Bulgarie.....	2.710	103.100	5.713.000	2,6	4,2
Turquie d'Europe	413	27.000	1.000.000	1,5	4,1
Albanie.....	300	27.500	834.000	1,1	3,6
Total..	28.578	823.100	43.227.000	3,4	6,0

Il ressort du tableau ci-dessus que le réseau ferroviaire des pays balkaniques, en tant qu'unité, est faiblement développé et correspond à la situation du développement des pays de l'Europe orientale Pologne et pays Baltiques, et à la presqu'île Pyrénéenne, alors qu'elle reste loin en arrière des pays de l'Europe Centrale et Occidentale, en ce qui concerne la densité du réseau. Ensuite, le réseau de la Péninsule Balkanique est faiblement et inégalement développé, le plus faiblement vers l'Est et le Sud. De même, les communications entre réseaux de certains pays des Balkans, sont sensiblement peu développées. Ainsi, il existe entre la Yougoslavie et la Roumanie un seul embranchement à Nova-Kikinda-Zomboblja et trois autres embranchements, purement d'importance locale; entre la Yougoslavie et la Bulgarie, il n'y a en général, qu'un seul embranchement à Tzaribrod; entre la Yougoslavie et la Grèce deux, un principal à Djevdjelije et l'autre, auxiliaire, à Kremenitse, lequel est incomplet car il ne comporte pas une prolongation normale de Prilep au nord; entre la Roumanie et la Bulgarie, un embranchement direct à Botieni-Ohoriste; entre la Bulgarie et la Turquie, embranchement à Svilengrad-Mustapha Paçha; entre la Grèce et la Turquie, embranchement à Pythion-Kuleli-Burgas. Entre la Grèce et la Bulgarie, il n'y a pas de communications directes ferroviaires, alors qu'entre l'Albanie et les autres pays balkaniques, il n'existe aucune communication ferroviaire en général, excepté sur le versant yougoslave où il y a une ligne à voie étroite

(60 cms) jusqu'au lac d'Ohrid et dont le trafic est de faible capacité. Il est vrai que le volume des biens échangés entre les six pays balkaniques mentionnés n'est pas encore actuellement très important et que, d'après les données statistiques dont nous disposons, nous pouvons estimer, pour l'année 1930, à environ 1.200.000 tonnes par an le transport, de l'exportation des pays balkaniques aux autres pays des Balkans, pour 1930 :

Exportation dans les autres pays balkaniques	Tonnes	Remarques
Yougoslavie . . .	311.768	
Roumanie	670.478	sans l'exportation en Albanie
Grèce	15.186	" " " "
Bulgarie	37.653	" " " Turquie
Turquie	172.807	" " " Albanie et
Albanie	données inconnues	on Bulgarie

par conséquent un total de 1.207.892 tonnes de trafic mutuel de marchandises, respectivement 7 % du volume total du commerce extérieur des pays balkaniques, le reste de l'exportation et de l'importation de tous les pays balkaniques s'étant élevé à 17 000.000 de tonnes.

Cependant, même pas la moitié de ce total de 1.200.000 tonnes n'emprunte, selon notre évaluation, la route directe ferroviaire pour ces transports internationaux, mais bien la voie fluviale ou maritime, respectivement la voie combinée ferroviaire-fluviale ou ferroviaire-maritime combinée. Par conséquent, les transports à caractère international entre les pays balkaniques, qui représentent l'alimentation du trafic ferroviaire direct interbalkanique, représentent actuellement, selon notre estimation, 600.000 tonnes. Mais ici il est important de souligner que le réseau existant actuellement sert non seulement au transport par chemin de fer direct, mais encore partiellement aux *transports combinés* ci-dessus mentionnés et aux *transports en transit* de certains États balkaniques dans d'autres États non balkaniques et vice-versa, à travers le territoire balkanique, notamment pour les transports en transit de l'Europe centrale et occidentale. Ceci concerne spécialement l'exportation et l'importation de Grèce, de Bulgarie et de Turquie et quelque peu de la Roumanie et de la Yougoslavie qui doivent transiter les autres pays balkaniques. Enfin, il y a lieu de prendre en ligne de compte le fait que le développement des communications entraîne à sa suite l'augmentation du trafic international, et surtout le trafic entre pays voisins. On peut, de ceci tirer la conclusion qu'il est de l'intérêt de tous les pays balkaniques et de leur intime collaboration dans le domaine de l'échange de leurs biens mutuels, de consacrer toute leur attention non seulement à la construction de leur réseau national, mais spécialement à la construction et à la création de nombreuses et meilleures communications ferroviaires qu'il n'en existe actuellement entre eux. Certaines de ces meilleures communications sont déjà projetées qui s'imposent par la force des choses, les plus commodes, pour des raisons économiques, à savoir : la construction du pont sur le Danube entre Kladovo et Turn-Severin, pour le trafic entre la Roumanie et Yougoslavie à côté de la construction de la ligne yougoslave Pozarevac - Kladovo par laquelle la

voie de transport serait considérablement écourtée entre la Roumanie du Sud oriental et la Yougoslavie et qui créerait la communication de la Roumanie avec l'Europe Centrale et Salonique ; la création d'une autre ligne directe de communication normale, entre la Yougoslavie et la Grèce par la normalisation des lignes Prilep-Veles des lignes yougoslaves jusqu'à la frontière albanaise et leur prolongation en Albanie, par laquelle celle-ci se relierait en général par une voie directe à tous les États Balkaniques, excepté avec la Grèce qui a besoin elle-même, d'une ligne directe avec l'Albanie méridionale ; la création de lignes directes sur le Danube, entre la Roumanie et la Bulgarie et la communication Siderokastro-Petric, entre la Grèce et la Bulgarie.

La création de ces communications est, il vrai, grandement empêchée ou même directement impossible étant donné la disette de capital d'investissement, bien que la longueur totale de toutes ces nouvelles communications ne soit que d'environ 1/4 % de la totalité du réseau, à savoir 300 à 400 kilomètres. Cependant, il y a lieu de faire ressortir l'importance d'une forte communication organique des réseaux ferroviaires et qu'une grande attention doit être consacrée à la construction future de ces communications, au renforcement de la collaboration économique interbalkanique et de l'échange des biens.

Service des transports.

À côté de la construction des réseaux ferroviaires les dispositions de Droit et de Règlements qui sont appliquées aux transports internationaux sont aussi d'une grande importance pour le développement de tout trafic international. Une grande unification et homogénéité de ces dispositions facilitent sensiblement l'échange international des biens alors que, dans le cas contraire de prescriptions de Règlements locaux et tarifs divergents fréquemment appliqués, des difficultés sont créées pour le développement direct des transports aussi bien de voyageurs que des marchandises surtout. À cet effet, ont été créées les *Conventions internationales sur le trafic des voyageurs, bagages et marchandises*, lesquelles, dans la plupart des États, sont entrées en vigueur le 1er août 1928. Ces conventions représentent d'excellentes normes du droit international de transport. Actuellement, sur toutes les lignes internationales à trafic important des pays balkaniques, exception faite des lignes d'importance purement locale, ces Conventions sont appliquées, car les États respectifs, à savoir : la Yougoslavie, la Roumanie, la Bulgarie, la Grèce et la Turquie d'Europe, en ce qui concerne les lignes sous la régie des Compagnies de chemins de fer Orientaux à Istanbul, ont adopté ces Conventions. Cependant, il y a lieu de remarquer ici que si ces Conventions règlent, il est vrai, la plus grande partie du contenu de l'accord sur le transport, certaines dispositions, comme p. e. celle traitant de l'exécution et de l'amendement des dispositions dont le règlement a été laissé aux Directions des Chemins de fer de certains pays, n'ont pas été réglées. Dans ce cas sont appliquées les dispositions complémentaires des Règlements locaux, et du tarif. Ainsi, en Grèce ne sont pas appliquées des dispositions complémentaires du Comité International de transport, le Règlement international pour les voitures privées, et leur

Règlement local diffère aussi dans certains cas de celui des autres pays balkaniques. De même les Règlements locaux des autres États balkaniques diffèrent beaucoup dans plusieurs détails et les transporteurs, lors de la remise de leurs marchandises doivent, pour chaque cas tenir compte de la différence de ces ordonnances. *Etant donné toutes ces raisons, il se fait sentir, dans le domaine du droit de transport, pour des raisons d'ordre économique, le besoin de faciliter le trafic international et, partant, une plus forte coordination, et pour autant qu'il est possible, l'unification des Règlements locaux ferroviaires de tous les pays balkaniques.* Pour autant que cela est impossible à réaliser dans son intégralité, il reste, néanmoins, la possibilité, par l'introduction d'un tarif direct entre tous les pays balkaniques, de créer d'excellentes dispositions de tarif réglementaires complémentaires, au moins en ce qui concerne les transports interbalkaniques, comme il en existe déjà dans les Unions tarifaires yougoslavo-roumaine et yougoslavo-grecque.

D'une même importance pour faciliter le trafic international entre les pays balkaniques serait une *organisation commode des horaires aussi bien de voyageurs que de trafic international.* La construction des lignes internationales dépend principalement, bien entendu, d'un horaire international qui est établi aujourd'hui par la Conférence annuelle des horaires, et à l'élaboration duquel presque tous les pays d'Europe participent. Il y a lieu de consacrer une égale attention, selon notre opinion, à l'organisation d'un horaire international pour le transport des marchandises qui sert à l'échange des biens entre les pays balkaniques, cette organisation étant décisive pour la rapidité des transports par chemin de fer.

Politique Tarifaire

Il n'y a pas de doute que la politique tarifaire ferroviaire n'est pas seulement un des plus importants instruments élastiques, mais certainement le plus important pour faciliter, mais aussi pour aggraver le trafic international. Il est par conséquent indispensable de consacrer la plus grande attention à l'organisation de la politique tarifaire aussi et au système tarifaire, dans le cadre du trafic international interbalkanique, cette politique pouvant jouer, à ce point de vue, un rôle très important. Dans le domaine de la politique tarifaire et du système tarifaire, il y a lieu de faire la différence *entre les mesures tarifaires de nature formelle et matérielle.* Aux dispositions formelles de tarif revient la *nomenclature des marchandises et la structure générale de la classification des marchandises,* et aux dispositions matérielles, la *construction détaillée de la classification des marchandises, notamment la construction des prix de transport au moins.* En ce qui concerne les dispositions formelles de tarif, la possibilité existe déjà, d'introduire dans le trafic international, une nomenclature unifiée des marchandises, qui est d'une grande importance pour la simplification du trafic, car elle offre une base pour le traitement exact tarifaire sur la base d'une déclaration unifiée des marchandises. Ce postulat d'une nomenclature uniforme des marchandises a déjà été étudié dans le sein de l'Union Internationale des Directions de chemin de fer et dans la Chambre Internationale de commerce, et même adopté en principe, mais non encore introduit, à cause de beaucoup de différences dans certains pays;

il est néanmoins recommandé aux directions de chemins de fer, qui doivent l'appliquer, lorsque la chose est possible, dans le cadre de leurs tarifs locaux et directs. La nomenclature actuelle des pays balkaniques se différencie en beaucoup de détails, mais cependant pas dans une mesure pouvant créer des difficultés à la création d'une nomenclature unifiée; ceci pour la raison que la structure économique et les besoins économiques des pays des Balkans sont en beaucoup de points analogues. *Nous considérons donc de ce fait, que sans plus de délai, il est possible d'instituer une nomenclature unifiée tarifaire pour le trafic des marchandises, même dans le cadre des tarifs locaux des pays balkaniques.* Et pour autant que ceci ne serait pas possible pour une ou plusieurs raisons quelconques, dans un avenir prochain, il faudrait de toute façon *entamer l'élaboration d'un tarif direct unifié (d'union), entre les pays balkaniques, dont le contenu serait une nomenclature commune et un principe formel de la classification de marchandises.*

Il en est tout autrement pour les dispositions tarifaires de nature matérielle. Celles-ci sont, dans une grande mesure, non seulement la résultante des besoins d'exploitation et financiers de la situation de certaines Directions de chemins de fer, lesquelles diffèrent en beaucoup de sens dans certains pays, mais encore plus l'expression très forte de la position ferroviaire géographique des pays, par suite de la différence dans leur structure économique et de leur production et du niveau économique de leur agriculture et, pour beaucoup, de la concurrence des autres moyens de transport. En outre, il faut signaler comme très important le fait que les dispositions ou ordonnances de la politique de tarif en ce qui concerne *l'exportation et l'importation,* sont de teneur différente, ce qui très souvent grève les intérêts du commerce extérieur de certains pays. Il est donc évident que *l'unification des ordonnances tarifaires d'ordre matériel* entre plusieurs pays rencontre aujourd'hui déjà d'énormes difficultés insurmontables. Naturellement, *la coordination des mesures commerciale-politiques* de certains pays, sous forme de Convention, est appelée, en premier lieu à déblayer le terrain et à créer la base d'une politique de coordination des tarifs ferroviaires. Si les suppositions énoncées plus loin sont prises en considération pour la question de la création d'une politique tarifaire uniforme entre les pays balkaniques, il y a alors lieu de constater, que trois pays septentrionaux des Balkans: la Yougoslavie, la Bulgarie et la Roumanie sont d'une structure économique en beaucoup semblable et s'envoient mutuellement les mêmes articles, au détriment de leurs propres intérêts, alors que la Grèce et la Turquie, avec leur structure économique différente, ont une plus vaste base, par rapport aux pays septentrionaux, pour une compensation de trafic de marchandises. Cependant, à côté de ces suppositions réelles, il y a lieu de faire ressortir qu'il existe entre les pays balkaniques, non seulement entre les groupes septentrional et méridional, mais encore pour tous les autres pays balkaniques, *la possibilité d'une même orientation de politique tarifaire.* Il existe, il est vrai, un grand nombre de biens, surtout de production industrielle, qui permettent dans une large mesure, une compensation et un complément de production, non seulement entre les groupes du nord et du sud, mais aussi entre tous les pays balkaniques, dans le cadre du domaine de l'économie balkanique.

Nous sommes donc d'avis qu'il faut faciliter, rendre possible, par des mesures politiques tarifaires unifiées, cet échange de biens mutuel, nécessaires. Le système des tarifs directs actuel sert au mieux ce but. Ces tarifs directs, de par leur système habituel, laissent à la disposition de tarifs locaux, un certain nombre de marchandises avec une convenable réduction de frais de manipulation. Dans ce cas leur profit est que, outre l'unification des ordonnances réglementaires et la nomenclature des marchandises, dont nous avons parlé plus haut, ces tarifs directs offrent la possibilité, au moyen de propositions directes, sans connaissance spéciales des différents tarifs locaux, d'une base pour une évaluation sûre et exacte des frais de transport dans les transports internationaux. Mais il existe aussi, outre ce que nous venons d'énoncer, la possibilité de conclusion de Conventions tarifaires spéciales, dans lesquelles les pays intéressés offrent pour certaines marchandises d'exportation et d'importation et de transit, des réductions exceptionnelles, spéciales, qui sont introduites alors dans le cadre de tarifs directs.

Le système des tarifs directs est, néanmoins, *faiblement développé* dans les transports mutuels des pays balkaniques. Ainsi, il n'y a en vigueur actuellement que le tarif direct entre la Yougoslavie et la Grèce, depuis le 15 mai 1930, et entre la Yougoslavie et la Roumanie depuis le 1er novembre 1931. Ces deux tarifs sont basés sur les ordonnances de communications, respectivement sur les Accords de commerce, qui stipulent, en ce qui concerne le tarif, le principe de traitement de parité et du plus grand privilège. Le tarif direct entre la Yougoslavie et la Roumanie, contient une petite réduction pour l'exportation des articles de provenance yougoslave (extraits, aluminium hydrate, alliage sidérurgique, plantes fourragères, électrode) et pour l'importation d'huiles minérales de provenance roumaine, alors que pour un grand nombre d'autres articles d'exportation ne sont prévus que des prix réduits pour leur transit à travers la Yougoslavie, dans les deux sens. Alors que ce tarif a le caractère prédominant de tarif de transit pour les marchandises roumaines, le tarif yougoslavo-grec repose sur une convention tarifaire spéciale qui concède des réductions sensibles pour l'exportation des marchandises yougoslaves par Salonique et en Grèce, pour l'importation d'un grand nombre d'articles de Grèce, ainsi que par Salonique et la Yougoslavie, et de plus, des réductions de tarif transitaire dans la direction de la Grèce et de Grèce. Cependant, les tarifs ne sont pas encore aujourd'hui introduits dans le trafic entre les autres pays balkaniques, et ce trafic se fait seulement sur la base des tarifs locaux. Il faut aussi mentionner en cette place qu'actuellement tous les traités de commerce entre les pays balkaniques intéressés (Bulgarie-Yougoslavie, Bulgarie-Grèce, Yougoslavie-Turquie) ne sont pas encore conclus, et qu'il n'existe, pas entre certains pays, des conventions spéciales de trafic sur le trafic mutuel et l'application du tarif. Cette situation exige, certainement, dans l'intérêt du développement du trafic interbalkanique, la conclusion de traités de commerce, nécessaires, ou tout au moins de conventions de communication et sur la base de ces traités et conventions, un tarif direct à l'instar des tarifs directs pour tous les articles, dont l'échange entre pays balkaniques peut être facilité ou rendre abordables les mesures tarifaires. Avec ceci est en connexion la con-

cession mutuelle de prix de transit privilégiés pour le transit de marchandises de provenance yougoslave, qui existe déjà, dans une certaine mesure, comme des mesures tarifaires autonomes des Directions de chemins de fer intéressées, mais ni sous forme de tarif direct ni dans toutes les relations. Par une pareille organisation de tarifs directs, la pierre fondamentale serait posée pour une future unification éventuelle du système tarifaire de tous les pays balkaniques intéressés, qui par la force des choses ne peuvent se développer que par étapes.

La collaboration des pays balkaniques dans le domaine de l'activité maritime

Présenté par M. VUK KRAJAC

Chef de la Section Maritime au Ministère du Commerce
et de l'Industrie, Belgrade

Pour que l'action en vue du rapprochement des pays balkaniques puisse, avec succès, être dirigée vers le but désiré et suivant le principe fixé «Les Balkans aux peuples balkaniques», il est nécessaire que cette action soit commencée et continuée, en premier lieu, en vue du rapprochement et du développement économique et culturel des peuples balkaniques. De cette manière la paix sera consolidée dans les Balkans et en même temps sera renforcée la barrière défensive contre les entreprises de ceux dont l'intérêt est d'entretenir et d'accroître le désaccord entre les peuples balkaniques et, par là, de faciliter leurs efforts et leur action en vue de transformer les Balkans en leur domaine de pénétration.

Une des tâches principales dans le rapprochement économique des pays balkaniques doit être le travail collectif et la collaboration la plus étroite dans le domaine maritime.

La navigation maritime des principaux pays maritimes, en les classant d'après l'importance et le chiffre du tonnage, constitue le problème qui, à côté du problème agricole, doit être considéré comme un des principaux problèmes économiques dans les Balkans. Dans la mesure où on saura comprendre ce problème de la navigation maritime des pays balkaniques et l'établir dans un système équitable et convenable pour une solution désirée, dans la même mesure, sans conteste, sera sensiblement facilitée cette action assez compliquée, touchant la solution des autres problèmes économiques des Balkans.

Le problème de la navigation maritime de chaque nation balkanique à l'avenir ne devrait plus avoir seulement son caractère individuel national, en rapport au pavillon national auquel elle appartient, mais au contraire devrait, en plus de son importance nationale, au sens étroit, se signaler spécialement par son travail intensif au point de vue inter-balkanique.

En premier lieu il faut être bien fixé sur la conception fondamentale elle-même. Elle doit être spécifiquement à nous, balkanique, ce qui signifie qu'il faut qu'elle soit basée sur les circonstances et les faits réels sous lesquelles notre navigation balkanique peut uniquement et exclusivement se développer. A ce point de vue la situation géographique des Balkans joue un rôle important, étant donnée la configuration géographique des côtes de la presqu'île balkanique. Il faut tenir spécialement compte de la tendance géopolitique, du ressort national de chaque Etat balkanique, ainsi que des Etats voisins par rapport aux Etats balkaniques, aussi bien sur cette partie de la côte des mers Noire, Marmara et Egée que sur les côtes de la mer Adriatique, Ionienne et Méditerranée. De plus, d'une importance essentielle sont aussi les besoins de

l'économie nationale propre de chaque Nation balkanique, ainsi que le caractère de leurs productions, les tendances de leurs exportations et importations, ainsi que le transit qui gravite naturellement à travers le territoire balkanique et tout cela en rapport avec ce grand avantage et cette prérogative dont disposent les Nations balkaniques, la mer, qui les relie directement avec le monde entier. Enfin, entre en ligne de compte la force réelle actuelle de notre marine balkanique, comme l'une des plus puissantes fondatrices pour le développement de l'avenir et, aussi partiellement, la capacité reconnue de la population littorale pour la navigation au sens large et, en particulier, pour le service maritime.

Le programme naval des pays balkaniques qui sera réalisé et construit sur ces principes, qui se basera sur l'état naturel des choses, empiriquement et statistiquement, et qui se proposera le but énoncé, sera sans conteste couronné de succès, au grand profit et à l'honneur des pays balkaniques. Pour la réalisation d'un tel programme est nécessaire, comme on l'a rappelé plus haut, la collaboration sincère des pays balkaniques, collaboration à laquelle doit participer chacun des pays balkaniques au moyen de sa politique maritime nationale à caractère panbalkanique, à l'initiative et sur les directives, dans cet esprit, des milieux maritimes privés intéressés et avec l'appui et la large collaboration de tous les autres milieux économiques des Balkans.

Pour pouvoir parler de la collaboration mentionnée il est nécessaire d'exposer au préalable les données principales sur la grandeur, l'état et la capacité des flottes marchandes des pays balkaniques respectifs, ainsi que des pays qui entrent en ligne de compte comme principaux concurrents des pays balkaniques et cela, en premier lieu, dans le trafic entre les pays balkaniques et non balkaniques, puis dans le trafic entre les ports balkaniques, c'est à dire dans les mers balkaniques et enfin dans l'ensemble du trafic maritime et, d'après la possibilité, du marché maritime qui vient — ou qui, dans l'avenir, pourra encore venir — en ligne de compte pour le pavillon maritime des pays balkaniques.

Les tableaux, les graphiques et les diagrammes reproduits ici ont été établis sur la base des données du Lloyd's Register of Shipping à Londres pour 1932-33 et sont complétés sur la base des statistiques officielles de certains pays balkaniques.

Bateaux à vapeur.

P a y s	Acier		Fer		Bois et mixte		Total	
	Nº	Tonnage br.	Nº	Tonnage	Nº	Tonnage	Nº	Tonnage br.
Egypte	40	40.604	6	2.340	—	—	46	42.944
Grèce	462	1.420.141	71	43.216	4	704	537	1.464.061
Italie	787	2.692.502	65	36.750	31	4.173	883	2.733.515
Roumanie ...	31	73.763	2	341	—	—	33	74.104
Turquie	136	190.685	45	41.684	5	5.753	186	177.022
Russie	336	488.557	29	12.656	2	438	367	502.051
Yougoslavie ..	107	377.244	5	1.216	—	—	112	378.460

Bateaux à moteur.

Pays	Acier		Fer		Bois et mixte		Total		
	Nº	Tonnage br.	Nº	Tonnage	Nº	Tonnage	Nº	Tonnage br.	
Egypte	—	—	—	—	1	175	1	175	
Grèce	7	1.683	1	2.495	6	1.825	14	6.003	
Italie	162	588.453	—	—	46	9.336	208	597.789	
Roumanie	—	—	—	—	—	—	—	—	
Turquie	2	476	1	555	—	—	3	1.031	
Russie	63	175.972	1	188	15	3.932	79	180.092	
Yougoslavie ..	3	688	—	—	10	1.897	13	2.585	
Voiliers.									
Egypte	—	—	1	930	—	—	1	930	
Grèce	—	—	—	—	—	—	708	55.943	
Italie	10	2.036	2	2.034	220	55.198	232	59.268	
Roumanie	—	—	—	—	—	—	—	—	
Turquie	—	—	—	—	—	—	—	—	
Russie	1	2.453	—	—	2	548	3	3.001	
Yougoslavie ..	—	—	—	—	—	—	—	28.000	
Total général.									
Egypte								48	50.148
Grèce								1.259	1.526.057
Italie								1.323	3.390.572
Roumanie								33	74.104
Turquie								189	178.053
Russie								446	685.144
Yougoslavie ..								540	409.045

D'après ces données et ces chiffres on obtient comme tonnage total des pays balkaniques: 2.195.517 Br. Kg. tonnes, dont la plus grande part revient à la Grèce avec 2.381 unités ayant un tonnage total de 1.526.057 Br. Kg. tonnes, ensuite la Yougoslavie avec 185 bâtiments (sans les voiliers) avec 381.045 Br. Kg. tonnes, tandis qu'avec les voiliers elle a en tout 8.847 bâtiments et un tonnage total de 409.045 Br. Kg. tonnes.

Turquie:	178.053	Br.	Rg.	tonnes
Roumanie:	74.104	"	"	"
Bulgarie:	7.258	"	"	"
Albanie:	1.000	"	"	"

Dans la sphère d'intérêt des pays balkaniques, comme concurrent principal dans le domaine de l'activité maritime vient tout d'abord en ligne de compte: l'Italie, puis l'Angleterre, la France, l'Égypte et la Russie.

Ici il faut immédiatement mentionner que, sur le tonnage total des pays énumérés comme concurrents, de fait il n'entre ici en ligne de compte principalement qu'une part restreinte du tonnage. C'est ainsi par exemple que pour la flotte italienne commerciale de 1.323 bâtiments avec 3.390.572 Br. Kg. tonnes, entrent en ligne de compte au total seulement l'ensemble des navires de trois Sociétés de navigation italiennes, qui sont le «Lloyd Triestino», «Marittima Italiana» et la «Società Italiana Servizi Marittimi», actuellement fusionnées en une entité organisée sous l'appellation commune de «Lloyd Triestino» avec siège Trieste. Cette Société dispose actuellement de 324.000 tonnes bruts et entretient les lignes régulières avec le Levant et l'Extrême Orient.

Il faut de même classer les autres marines marchandes concurrentes.

A part ces deux principales concurrentes pour la sphère d'intérêts balkanique, l'Italie et l'Angleterre, entre aussi en ligne de compte un certain pourcentage des autres flottes: française, allemande etc. en ce qui concerne les lignes régulières de ces pays qui viennent dans les eaux balkaniques, ainsi qu'en ce qui concerne la conjoncture de l'activité de navigation libre pour les Balkans et en dehors de Balkans où les navires des pays balkaniques trouvent à s'employer et se placer.

Après avoir ainsi exposé l'état de la marine marchande des pays balkaniques en comparaison avec leurs principaux concurrents, il faudrait maintenant, avec plus de détails, étudier et qualifier l'état de tout le trafic total, donc de l'exportation et de l'importation de chaque pays balkanique, et dans ce trafic, séparer celui qui se fait par mer et par fleuves de celui qui est fait par voie terrestre.

Sur ces données, il faut mettre à part le trafic par voie maritime pour établir exactement la proportion de ce trafic (importation et exportation) par mer des différents pays balkaniques qui se fait au moyen des navires de la nation balkanique en question de celui qui revient au drapeau des autres pays balkaniques. De plus, il faut signaler à part combien sur ce trafic total revient aux autres pavillons des pays maritimes concurrents non-balkaniques et fixer quel est le pourcentage qui revient aux différents états concurrents non-balkaniques.

Parallèlement à la fixation de ces données il faut mentionner toutes les lignes régulières existantes pour les relations entre les différents pays balkaniques, ainsi que pour les relations sur lesquelles s'établit le trafic commercial (exportation et importation) des pays balkaniques mentionnés et qui ne relie pas deux états balkaniques directement ou ne les relie pas du tout, mais qui entretiennent des relations entre certains états balkaniques et un état non-balkanique, comme point terminus ou d'escale.

Ainsi développées et fixées les données exactes donneraient un clair tableau de la situation et du mouvement du trafic des pays balkaniques en général et spécialement maritime, et, d'après ce tableau et les données exactement précisées, une action commune des pays balkaniques pourrait être entreprise pour lutter contre leur concurrence.

La force propre peut-être exactement mesurée, jugée et modifiée et accrue seulement d'après la force du rival existant c'est à dire du concurrent, c'est pourquoi il faut bien connaître la force de ce concurrent.

Pour pouvoir réussir en cela il est indispensable que l'établissement de chaque statistique de tout le trafic et, spécialement, par mer de tous les pays balkaniques soit exactement établi à l'avenir car les statistiques existantes des pays balkaniques ne sont pas faites avec assez de détails et, d'après les données offertes par cette statistique, on ne peut tirer les déductions qui, ici, sont nécessaires. Aussi, nous devons dans ce rapport nous limiter seulement aux données statistiques dont nous disposons et qui doivent servir de modèles, sur lesquels ces listes et tableaux statistiques devraient à l'avenir être établis c'est-à-dire d'après lesquels on devrait réunir les données qui sont nécessaires pour dresser de semblables documents.

Ce n'est que sur la base des listes et des tableaux statistiques ainsi complétés que nous pourrions être en mesure de composer des statistiques plus détaillées et plus complètes qui nous assureront le succès le plus grand dans notre travail.

Donc nous citerons les indications mentionnées qui ont pu être recueillies pour :

La Grèce.— 1) Importation et exportation totale.

2) Importation et exportation de la Grèce avec les pays balkaniques.

3) Mouvement total de la Navigation dans les ports grecs avec l'étranger.

4) Mouvement de la marine marchande dans les ports grecs et avec l'étranger sous pavillon balkanique et sous le principal pavillon concurrent (Italie).

5) Mouvement de la navigation et de marchandises dans les ports grecs avec l'étranger sous pavillon balkanique et sous le principal pavillon concurrent (Italie).

Yougoslavie.— 1) Trafic total des marchandises (exportation et importation).

2) Trafic total des marchandises réparti par terre, par mer, par voie ferrée, par eau et par avion.

3) Sur le trafic total par mer combien en a-t-il été transporté sous pavillon yougoslave ?

4) Combien en a-t-il été transporté par mer sous pavillon des autres pays balkaniques en comparaison avec notre principal concurrent, l'Italie.

5) Trafic total de la Yougoslavie (par terre et par eau) avec les pays balkaniques, de même qu'avec les autres pays de la mer Adriatique, Méditerranée et du Levant.

6) Sur notre trafic des marchandises par voie maritime avec les pays balkaniques respectifs, combien revient-il à notre pavillon, combien revient-il au pavillon des pays balkaniques et combien revient-il au pavillon des autres pays non balkaniques ?

7) Trafic total de la marchandise avec les états balkaniques, en pourcentage et en tonnes.

8) Trafic des marchandises avec les états balkaniques suivant le mode de transport (par mer, par terre, rivières, canaux et lacs).

9) Mouvement des bateaux selon les pays d'origine et de destination.

10) Mouvement total des bateaux selon leur pavillon.

Turquie.— 1) Trafic total des marchandises (exportation et importation).

2) Mouvement de la navigation maritime dans les ports turcs sous le pavillon turc et les pavillons étrangers et total.

3) Mouvement de la navigation maritime dans les ports turcs, entrées et sorties suivant les pavillons des pays balkaniques en comparaison avec le pavillon italien.

4) Mouvement du commerce (importation et exportation) avec les pays balkaniques pour l'année 1930.

Roumanie.— 1) Trafic total des marchandises (exportation et importation).

2) Mouvement total de la navigation maritime dans les ports roumains.

Bulgarie.— 1) Trafic total des marchandises (exportation et importation).

2) Importation et exportation par les pays balkaniques.

3) Navigation sur la mer Noire (total). Navires entrés et sortis.

4) Navigation sur la mer Noire, par pavillon (Navires entrés et sortis).

Albanie.— 1) Pour l'instant on ne possède pas de données statistiques.

D'après ces données statistiques, on voit que sur le trafic total par mer de toutes les nations balkaniques la majeure partie s'effectue sous le pavillon étranger des pays non-balkaniques, en majorité sous le pavillon italien. Cette proportion dans le trafic maritime des pays balkaniques s'exprime non seulement au point de vue du tonnage (nombres des navires) mais aussi au point de vue de la quantité des marchandises et du nombre des voyageurs transportés. On constate ensuite que, d'après l'importance du tonnage des pays balkaniques, de même que d'après l'étendue actuelle de l'ensemble de leur échange mutuel de marchandises, spécialement de celui qui gravite naturellement par la voie maritime, le pavillon naval des pays balkaniques participe en une mesure très faible. Cette remarque peut s'appliquer non seulement par rapport à l'échange réciproque des marchandises de chaque pays balkanique mais aussi par rapport au trafic total de chaque pays balkanique (exportation et importation) par voie maritime. A ce sujet la Grèce seule est parvenue à s'émanciper suffisamment, si bien que la plus grande partie de la totalité de son trafic (exportation et importation) par voie maritime est effectuée par elle-même, tandis qu'après le pavillon maritime national, au nombre des participants, la première place revient dans l'ordre à l'Angleterre. Pour ce qui néanmoins se rapporte à l'importance du mouvement de tonnage-navires dans le trafic avec les ports grecs, l'Italie occupe la première place avant la Grèce, elle-même dans la proportion de Rg. tonnes brutes de 4.625.501 pour l'Italie par rapport à Rg. tonnes brutes de 2.236.368 pour la Grèce. Ensuite vient l'Angleterre, au troisième rang, avec Rg. tonnes de 1.173.091 et enfin comme quatrième dans l'ordre, vient la France avec Rg. tonnes

brutes de 875.794. Dans le mouvement du nombre des unités navales, au point de vue de leur grandeur, vient en premier rang la Grèce avec 2.381 unités, puis l'Italie avec 2.107 unités, ensuite l'Angleterre avec 798 unités et enfin la France avec 274 unités et avec un tonnage de 875.794. Tandis que le nombre des unités des nations balkaniques, soit la Yougoslavie, la Turquie, la Roumanie, la Bulgarie et l'Albanie s'élève à 874 avec un tonnage global de 603.801 tonnes. Le haut chiffre du tonnage des pavillons étrangers non-balkaniques qui figure ainsi d'une façon aussi frappante dans le trafic avec les ports grecs doit être interprété par le fait que ce tonnage est en majorité affecté aux relations avec le Proche et l'Extrême Orient et avec la Mer Noire, et sur cette route les navires s'arrêtent dans les divers ports grecs, qui sont justement placés sur la route et, en beaucoup de cas, servent à l'approvisionnement des navires pour diverses fournitures.

Du reste la concurrence des états maritimes non-balkaniques est très forte et redoutable dans les mers balkaniques, spécialement si on tient compte que l'importation dans les pays balkaniques se fait des pays de l'Europe occidentale et septentrionale, qui, dans la majorité des cas, concluent des contrats de vente de leurs produits sous la clause «cif» qui donne aux exportateurs européens la possibilité de choisir le navire, ce qu'ils font comme c'est bien compréhensible, régulièrement dans l'intérêt de leur propre pavillon national. Ce fait apparaît spécialement chez les maisons exportatrices italiennes, qui à ce sujet ont des ordres sévères de la part des autorités fascistes compétentes. Quoique l'activité et les efforts du pavillon naval italien dans les eaux balkaniques pour recueillir la plus grande part du trafic pour ses navires n'aient pas jusqu'ici été couronnés de succès, malgré les grands sacrifices matériels (voir tableau No 5), il n'est pas impossible que dans l'ère de la crise actuelle sans précédent qui frappe spécialement la navigation, elle aura peu à peu et de plus en plus de succès, surtout si on tient compte de ce que la marine marchande italienne est en majeure partie modernisée, concentrée et accrue, rendue plus économique et fortement subventionnée.

Nous nous efforcerons maintenant d'exposer les principales raisons pour lesquelles l'activité du pavillon naval des pays balkaniques est en proportion trop inférieure en comparaison avec ses concurrents.

La principale raison de l'insuccès actuel de chaque nation balkanique réside dans les manques ou l'insuffisance visible d'une certaine politique nationale de marine marchande de grande envergure qui, par son sens le plus large, doit être de caractère interbalkanique. Pour qu'une semblable politique de marine marchande puisse être entreprise et menée avec succès il est nécessaire avant tout, que chaque état balkanique revise sa propre politique nationale de sa marine marchande et, dans la mesure où elle n'existe pas, l'institue «abovo», ayant à cet égard en vue, en premier lieu, l'intérêt du pavillon national, mais toujours en coordination avec l'intérêt du principe posé de l'Union balkanique.

Par conséquent, la politique nationale de marine marchande de chaque état balkanique devrait s'appuyer sur les principes suivants :

a) — s'efforcer de conserver toutes les positions sur mer acquises jusqu'à présent, car elles signifient un développement organique des pays respectifs sur mer qui pose la base d'un développement ultérieur.

b) que sur la base des positions maritimes existantes, s'affirme le développement ultérieur de la navigation nationale de chaque état et toujours en coordination avec les intérêts interbalkaniques ;

c) garantir l'indépendance de l'économie nationale et le développement de la navigation nationale propre au sens étroit puis ensuite interbalkanique au sens large, d'après la position des côtes de chaque pays balkanique et la configuration géographique par rapport au développement des côtes maritimes de toute la péninsule balkanique. Placée sur de tels principes de bases la politique de marine marchande de chaque état balkanique devrait graduellement, mais en même temps plus vite réaliser les autres mesures pour la préservation et le développement de sa navigation, suivant le programme fixé. Ce programme doit contenir les principaux points suivants :

a) concentration des forces de la marine marchande au moyen de fusionnements appropriés et de répartition des divers rayons de navigation et sur le modèle de la concentration et de la rationalisation de la marine marchande italienne ;

b) nécessité indispensable de renouvellement de la marine marchande, car la cause principale des difficultés actuelles de la marine marchande des pays balkaniques doit être recherchée dans le grand âge de la plupart des cargo-bouts de cette marine. Or, ces navires ne peuvent plus avoir aujourd'hui de rendement économique, parce qu'ils sont extrêmement coûteux, à cause des grands frais de mouvement et d'entretien, primes d'assurance élevées etc. et ne peuvent pas faire la concurrence aux navires modernes.

Ceci se rapporte en premier lieu à la marine marchande de la Grèce et de la Turquie.

Dans les autres marines marchandes, la mise au rancart des vieux navires s'accomplit suivant un rythme accéléré et dans tous les pays maritimes des efforts sont faits pour le renouvellement des flottes de commerce au moyen de bâtiments neufs, répondant mieux aux conditions actuelles de l'entreprise maritime. Il faut donc prendre des mesures et les prendre sans retard.

Ce renouvellement devait être réalisé en empêchant, d'abord par une voie légale, c'est à dire par l'octroi de prêts, l'achat de vieux navires, et en même temps, par les mêmes mesures, en aidant la construction ou l'achat de nouvelles unités. L'intervention active et immédiate de l'État dans ce sens est nécessaire.

Ensuite, une des principales mesures pour le renouvellement de la marine marchande et en même temps pour l'emploi d'une grande partie de la marine marchande actuellement désarmée serait une action tendant à la démolition des unités les plus vieilles et non économiques. Cette démolition devrait être exécutée graduellement suivant un plan spécial fixé entre l'État, les armateurs, les chantiers navals et les industries intéressées du fer et de l'acier.

c) Fondation d'établissements financiers et hypothécaires pour la sauvegarde, le soutien et le progrès de la navigation.

d) L'organisation convenable d'administration maritime à titre d'autorités administratives dans chaque état.

e) La fondation de l'institution «Punto franco» dans tous les ports qui pourraient trouver utile d'avoir cette institution.

f) Travailler énergiquement à la sauvegarde des diverses positions existantes et dans ce but intensifier l'activité pour la rationalisation convenable du travail et la propagande nécessaire comme réponse à la propagande concurrente.

g) Recueillir systématiquement toutes les données nécessaires en rapport avec la navigation, afin d'éditer également une publication annuelle de statistiques maritimes spéciales, ou d'œuvres spéciales dans la statistique générale qui exposeraient en détail le trafic par mer et par rivières et sur les lacs, car une bonne politique économique ne peut être réalisée sans statistique exacte et fondamentale sur tous les ressorts de la branche économique, à laquelle cette politique doit se rapporter.

Une politique nationale de marine marchande ainsi systématiquement basée dans les pays balkaniques respectifs sur des données réelles, corrigerait toutes les insuffisances actuelles en satisfaisant ainsi à tous les besoins, de l'économie nationale propre et du transit qui gravite à travers le territoire du pays en question, ainsi qu'aux besoins, c'est à dire aux tendances de la politique de la marine marchande interbalkanique.

Les tâches principales de la politique de la marine marchande interbalkanique, en supposant que la politique nationale de la marine marchande des nations balkaniques respectives soit conduite comme nous l'indiquons plus haut, seraient les suivantes :

1) Création d'une Union des armateurs balkaniques.

2) Création au sein de la Chambre de Commerce interbalkanique, d'une section spéciale pour la navigation maritime.

3) Travailler à la collaboration nécessaire des pavillons maritimes et fluviaux des pays balkaniques.

4) Garantir des facilités spéciales pour le transit de la marchandise dans le trafic à travers les pays balkaniques, ainsi que de celui en dehors d'eux qui gravite à travers le territoire balkanique.

5) Favoriser le trafic des voyageurs, des étrangers et des touristes, ainsi que partiellement l'émigration sous le pavillon maritime des pays balkaniques.

6) Garantir diverses facilités (quais, entrepôts etc.) pour faciliter le trafic des navires des pays balkaniques.

7) Prévoir des tarifs de ports dans les pays balkaniques respectifs pour la marchandise qui est importée ou exportée par les navires de n'importe quelle nation balkanique.

8) Travailler à la publication d'une revue maritime spéciale interbalkanique rédigée techniquement et au point de vue d'affaire qui devrait paraître une fois par semaine dans toutes les langues balkaniques, ainsi que dans les principales langues européennes commerciales.

Une semblable réalisation de la politique de marine marchande interbalkanique, suivant un programme et sur la base d'une saine politique nationale de marine marchande des pays balkaniques respectifs, sans conteste, permettrait d'atteindre le résultat désiré de rapprochement et de collaboration, entre les peuples balkaniques, dans le domaine de cet élément vivant et l'un des plus importants facteurs, la *navigation* maritime, ayant pour but final la réalisation de l'Union Balkanique. Ceci doit être le plus tôt possible réalisé pour le maintien de l'indépendance, de l'individualisme et de la souveraineté de chaque État Balkanique séparément et de son peuple (*).

(*) Les tableaux mentionnés dans ce rapport seront publiés, faute de place, dans un prochain fascicule.

Esquisse des statuts de l'Institut de recherches historiques

Présenté par M. C. C. GIURESCU

Professeur à l'Université de Bucarest, député.

1) L'objet de l'Institut est l'étude du passé—civilisation et politique—des pays et nations balkaniques dans leurs rapports mutuels, de préférence d'après les matériaux contenus dans les archives d'Istanbul. Toutes les études seront dirigées principalement dans le sens de l'histoire des différents peuples balkaniques. Les matériaux recueillis seront publiés par les soins des Académies et autres institutions scientifiques des pays respectifs.

2) Les programmes des travaux seront déterminés par les institutions scientifiques chargées de fournir les moyens financiers aux savants, durant leurs travaux dans les Instituts d'histoire d'Istanbul.

3) Tous les savants reconnus des nations balkaniques, ainsi que ceux d'autres nations s'occupant de l'étude du passé des Balkans, peuvent être membres dudit Institut.

4) Les moyens d'entretien de l'Institut d'histoire seront fournis, en quote-parts égales, par les Gouvernements des différents États balkaniques.

5) L'Institut est dirigé par un Conseil composé d'historiens des nations balkaniques, délégués de la part d'institutions scientifiques, académies et sociétés d'histoire des différents États. Le Conseil nomme, dans son sein, son Président et son Secrétaire. Le Conseil d'Administration nomme le Chef d'Administration et le personnel auxiliaire. Le Conseil d'Administration fixe les émoluments. Le Chef d'Administration lequel doit être une personne de science, est tenu de publier, tous les ans, un Bulletin des travaux de l'Institut d'histoire.

6) Le Conseil d'Administration prescrit le Règlement de travail dans l'Institut d'histoire.

7) Le Conseil d'Administration se réunit à Istanbul une fois au moins tous les deux ans. Le Chef d'Administration est en contact permanent avec le Bureau du Conseil d'Administration, auquel il présente un compte-rendu mensuel des travaux de l'Institut.

La Radiodiffusion comme moyen de rapprochement des peuples balkaniques

Présenté par la Radio station de Belgrade

On a appelé avec raison la radiophonie «l'université populaire invisible», voulant par là souligner l'importance des éléments de culture qu'elle recèle. Ayant en vue le fait ci-dessus, l'Assemblée de la Société

des Nations, sur la proposition de sa commission internationale de Coopération intellectuelle, l'Institut de Paris a réuni avec l'aide de l'Union internationale de Radiodiffusion une importante documentation.

Il est bien connu que, de par sa nature même, la radiodiffusion, peut constituer un moyen non seulement d'enseignement scolaire, mais aussi le moyen le plus efficace pour la propagation de l'esprit international, parmi les peuples. En ce qui concerne les Nations balkaniques, la radiodiffusion doit constituer un des éléments les plus sûrs pour le progrès des idées émises par les Conférences Balkaniques. Non seulement parce que les peuples balkaniques sont apparentés par l'esprit, la mentalité et les conditions sociales, mais parce que leurs productions d'art et de culture offrent un vaste champ pour l'échange des idées et des caractéristiques nationales.

La station de Radio de Belgrade, à diverses reprises, a mis en pratique les principes émis par les Conférences Balkaniques et a organisé des Conférences spéciales sur la Grèce, la Turquie, la Bulgarie etc.

En tenant compte de la nature des programmes des diverses stations de radio, pour le poste radiophonique de Belgrade les points suivants entrent en ligne de compte:

1) Connaissance mutuelle des œuvres artistiques des peuples balkaniques, (arts picturaux, images et conférences, musique, littératures vivantes et leur histoire);

2) Organisation de «nuits nationales» composées de programmes balkaniques;

3) A l'occasion d'événements nationaux on pourra radiodiffuser les causeries faites par des personnalités éminentes sur les événements qui marquent une date dans la vie des pays balkaniques;

4) Étant donné que la radiophonie revêt de par sa nature même un caractère international, il importe d'envisager des mesures préventives en vue d'éliminer des émissions radiophoniques tout ce qui pourrait être préjudiciable à la bonne entente. Dans ce but il faudrait faire entrer dans la législation sociale des règlements tendant à défendre la diffusion des nouvelles fausses ou tendancieuses sur la situation dans les États balkaniques. Dans ce sens il faut interdire toute émission susceptible de troubler les bonnes relations entre les peuples balkaniques ou de froisser le sentiment national d'un pays balkanique.

5) Entrer en contact avec l'Union internationale de radiodiffusion, qui a son siège à Genève, en vue d'arranger de temps en temps des programmes balkaniques.

En vue de la réalisation de ce programme, il est nécessaire de créer des centres locaux dans tous les pays balkaniques, chargés d'élaborer des programmes, d'en assurer la préparation et d'établir la liaison entre les postes radiophoniques des pays balkaniques. Les programmes doivent être adaptés aux besoins et aux conditions particulières de chaque pays.

En terminant ce petit exposé, il faut remarquer que les détails seront précisés au moment de l'exécution pratique de ces principes et suivant les résolutions qui seront adoptées à la III. Conférence Balkanique.

Films cinématographiques balkaniques

Présenté par le groupe yougoslave.

Aujourd'hui il est universellement reconnu que le cinéma et la radiophonie peuvent, devenir d'excellents auxiliaires pour la propagation de l'esprit international entre les peuples. Cela a été reconnu par la Société des Nations qui a créé à Rome son Institut international de cinématographe éducatif, qui a déjà obtenu dans son domaine des résultats pleins de promesses. Plusieurs pays ont accepté de rendre obligatoire la projection de films de caractère éducatif.

Les pays balkaniques n'ayant pas encore développé l'industrie cinématographique, ont été obligés d'importer les films étrangers, ce qui a permis aux compagnies étrangères de nous fournir des films de seconde qualité n'ayant aucune relation avec le pays où l'on projette le film. C'est pourquoi le gouvernement yougoslave a formé une centrale cinématographique d'Etat, ayant pour but de régler le problème du film en général. Le but de cette institution est de contrôler l'importation des films étrangers et chaque importateur est obligé de mettre en circulation au moins 70 mètres de film de production indigène sur 1000 mètres de films importés. Tous les cinémas sont obligés de projeter au moins 10% de films ayant un caractère éducatif sur l'ensemble des films projetés.

En tenant compte des besoins et des circonstances particulières à chaque pays balkanique, il est désirable que la collaboration cinématographique entre les peuples balkaniques soit basée sur les principes déjà exposés par la Société des Nations et les principes généraux indiqués par les conférences balkaniques antérieures. Il est bien connu que les films projetés dans les pays balkaniques, américains, allemands, français, italiens etc. ont en général un caractère sensationnel et que dans chaque pays balkanique ces films ne sont pas de nature à évoquer l'esprit international et interbalkanique. Plusieurs essais ont été faits par les pays balkaniques pour introduire les films ayant trait à la vie, à la culture et à la civilisation des peuples balkaniques, mais tous ces efforts se sont heurtés au manque de fonds nécessaires pour la mise en œuvre du plan voulu, tandis qu'il est vrai qu'on pourra créer un film de caractère autochtone balkanique.

En ce moment, il n'existe qu'un système partiel de production de films indigènes chez les peuples balkaniques. Cette année-ci les facteurs intéressés yougoslaves ont réussi à faire, en collaboration avec une firme allemande, un film sonore touristique de grande valeur «Sablast Durmitora», qui peut servir de modèle pour la production des films balkaniques. A part cela, la Yougoslavie a, grâce à M. Marjanovic et autres autorités compétentes, fait produire toute une série de films touristiques ayant pour but la diffusion des beautés touristiques de Yougoslavie.

Il est évident que la collaboration dans le domaine cinématographique constitue une des bases les plus solides pour le rapprochement des peuples balkaniques. On a reconnu dans le monde entier que le film est le moyen le plus efficace pour la propagation de l'esprit international. Par consé-

quent, il est désirable, pour atteindre ce but, d'envisager les mesures suivantes :

1) Chaque pays balkanique doit produire un film qui contiendrait toutes les caractéristiques du peuple, telle que : le costume national, les paysages, la vie sociale et économique etc.

2) Il faut se mettre en contact avec des Compagnies internationales pour la production d'un film balkanique, dont le sujet comprendrait tout ce qui peut intéresser une nation balkanique par l'entremise des sociétés de films existantes dans chaque pays balkanique.

3) Préparer des films éducatifs pour les écoles qu'on pourrait projeter pour les écoliers et qui seraient susceptibles de stimuler le sentiment interbalkanique.

4) Faire les démarches nécessaires auprès des gouvernements balkaniques pour que la taxe sur la projection de ces films soit minime et envisager des mesures spéciales pour que la projection de ces films soit obligatoire dans tous les cinémas. Cette projection doit avoir lieu au moins une fois par mois.

5) Recommander des soirées et des matinées balkaniques mensuelles au cours desquelles seront projetés simultanément dans chaque pays balkanique des films ayant trait à la vie et à la civilisation des peuples balkaniques.

Bien entendu, il faudrait organiser en premier lieu la projection de films à courte durée et procéder par séries de sujets judicieusement ordonnés.