

LA RECTIFICATION DES FRONTIÈRES HONGRO-ROUMAINES DU POINT DE VUE DE LA GÉOGRAPHIE ET DES COMMUNICATIONS.

Par :
FRANÇOIS FODOR,
Agrégé à l'Université.

Les Roumains ont présenté contre la rectification de la frontière hongro-roumaine dans le sens de la lettre d'envoi de M. Millerand, un argument qu'ils ont pris le moins en considération lors de la fixation de ces frontières — lignes tirées en l'air, sans aucune base positive — dans les conditions du traité de paix. Non seulement envers les Hongrois, mais même envers leurs alliés, les Tchèques et les Serbes, ils ont laissé complètement hors d'égards le point de vue géographique et de communication. Ils ont tranché sans réfléchir les lignes ferroviaires conduisant aux confins de la plaine hongroise et toute leur attention était concentrée à l'effort d'incorporer tous les centres ferroviaires dans leurs territoires. Entre eux, c'était encore pire. Par exemple, à la frontière tchèque, la ligne de chemin de fer de la vallée de la Theiss quitte le territoire roumain au village de Nevetlen, pour continuer sa voie sur territoire tchèque jusqu'à Máramarossziget. Devant cette ville, la ligne rentre de nouveau en territoire roumain, cependant, après un trajet de 15 à 20 kilomètres, elle passe de nouveau sur le territoire tchèque. Par conséquent, les Roumains ne peuvent aller à Máramarossziget qu'en passant par le territoire tchèque, de même que les Tchèques ne peuvent arriver autrement à Kőrösmező qu'à travers le territoire roumain. La situation est analogue en ce qui concerne la frontière serbo-roumaine, où presque toutes les lignes des chemins de fer vicinaux sont coupées en deux par la frontière, de sorte qu'une partie de frontière d'une étendue de 220 kilomètres est entrecoupée à 12 endroits par des lignes ferroviaires. En cet endroit, les Roumains possèdent une station de chemins de fer très importante, Bâziàs, qui est la station de transbordement la plus considérable du Bas-Danube, et qu'ils ne peuvent atteindre qu'en traversant le territoire serbe. Nous pouvons donc constater le fait qu'en ce qui concerne les frontières qu'ils ont créées, les Roumains n'ont observé nulle part les facteurs géographiques de communications et que la Roumanie de nos jours possède deux villes importantes: Máramarossziget et Bâziàs que, de leur propre pays, on ne peut approcher qu'en traversant une partie du territoire tchèque, respectivement serbe.

Et ce n'est que l'un des côtés de la médaille. En effet, là où en réalité, aucune communication de chemins de fer n'existait entre l'ancienne Roumanie et la Transylvanie, et n'était même pas possible, ils ne se sont

pas gênés d'en inventer, afin d'induire en erreur la Conférence de la Paix. *Nous accusons ouvertement la délégation roumaine à la Conférence de la Paix de falsification de cartes géographiques.* Pour faire paraître aussi resserrés que possible les rapports de communications entre l'ancien royaume de la Roumanie et la Transylvanie, la délégation roumaine à la Conférence de la Paix a tiré des lignes de chemins de fer non-existantes, tranchant la frontière, sur la carte géographique éditée officiellement et employée par la Conférence de la Paix pour la délimitation des frontières. Voir sur la carte désignée: „Carte No. 2“ et „S. A. 9 le 28—7—20“, officiellement annexée au Traité de Paix roumain, la frontière orientale de la Transylvanie, où, sur la partie Brassó—Dorna-Watra, 6 lignes ferroviaires traversent la chaîne des Carpathes, parmi lesquelles il n'y a qu'une seule qui existe en réalité, la ligne de Mádéfalva-Palánka. Les lignes imaginées et falsifiées ainsi que les voies ferrées forestières et les funiculaires sont indiqués sur la carte géographique falsifiée absolument de la même manière que les lignes de chemins de fer principales. De même, sur nulle autre carte, les chemins de fer industriels à voie étroite ne figurent, ce n'est que sur celle-ci, et pour cette partie de la frontière orientale de la Transylvanie, qu'ils sont représentés comme chemins de fer à voie normale. *La carte formant annexe au document officiel de la paix a donc été consciemment falsifiée par la délégation roumaine à la Conférence de la Paix, et les membres de cette Conférence ont été induits en erreur par cette délégation qui s'efforça de faire paraître des rapports de communications étroits entre son ancien territoire et le territoire convoité dont elle demandait l'annexion.*

Voilà comment les Roumains créent des relations de géographie et de communications, alors que l'existence de telles est un argument en leur faveur et c'est de la même façon qu'ils nieraient l'existence de lignes ferroviaires si c'était le manque de ces lignes qui appuierait leurs cause. Lors de la rectification de la frontière hongro-roumaine, c'est à ce moyen qu'ils ont eu recours, en disant que les confins de la Plaine hongroise pour le rattachement de laquelle parlent tous les arguments ethniques, économiques, etc., ne sauraient être rendus, car il en résulterait qu'ils se verraient coupés des relations ferroviaires avec certains de leurs territoires.

Examinons d'un peu plus près cet argument.

Les territoires en question sont les confins orientaux de la Plaine hongroise, avec les villes hongroises d'Arad, Nagyvárad, Nagykároly et Szatmárnémeti. C'est derrière ces villes que la frontière rectifiée serait tracée, aux pieds des montagnes séparant la Plaine de la Transylvanie. Chacune des villes susmentionnées est un centre de chemins de fer, duquel les voies ferrées partent en système de rayons, mais vers la Plaine et non vers la Transylvanie. De sorte que 15 voies ferrées se dirigent vers la Plaine et seulement 9 vers la Transylvanie. Mais, de ces 9, il n'y en a que 4 qui pénètrent en Transylvanie. Or, l'Etat roumain, entré en possession

de la Transylvanie, n'a communiqué jusqu'ici avec ce territoire que par les 4 lignes principales qui resteraient en sa possession après la rectification des frontières. Voyons donc quelles sont les lignes ferroviaires auxquelles l'Etat roumain n'aurait pas d'accès à la suite de cette rectification de frontière, malgré que ce fussent les Roumains qui aient créé, par les frontières forcées du Traité de Paix ces lignes mutilées et aboutissant à des impasses.

La première de ces lignes, du reste peu importante, est la petite voie étroite de Szatmárnémeti à Bikszád. Celle-ci serait coupée en deux par la nouvelle frontière. Ce tronçon, en dehors de son insignifiance, peut être rattaché, par une ligne de raccordement de 12 km. environ, à la ligne de la vallée de la Szamos, qui resterait en la possession des Roumains. Encore deux autres de ces tronçons seraient créés par la rectification de la frontière. L'un est la ligne de Feketekőrösvölgy, qui serait tranchée sous Pusztahollód par la frontière rectifiée. C'est aussi une ligne d'intérêt local, complètement insignifiante, son mouvement brut de la dernière année d'avant-guerre était de 1000 tonnes par kilomètre. Mais, du reste, cette petite ligne peut aussi être rattachée par une voie de raccordement de 35 à 40 kilomètres à la ligne d'intérêt local de Fehérkőrösvölgy, le troisième des tronçons, tout aussi insignifiant que l'autre. Finalement, le raccordement ferroviaire de 20 kilomètres consistant de Világos jusque derrière Arad à la ligne de la vallée de la Maros, rattacherait toutes les deux lignes mutilées au réseau de chemin de fer du territoire restant à la Roumanie; du reste, il existe déjà ici la ligne d'intérêt local Gyorok-Pankota, ce qui raccourcirait la longueur de la ligne de raccordement à construire, il convient cependant de faire remarquer qu'elle n'est pas indiquée sur la carte officielle du document de Paix. On se demande pourquoi? De ce que nous venons de dire, il résulte qu'après la construction d'une ligne de chemin de fer de 72 km. sur un terrain absolument plat, il ne resterait pas un seul tronçon à la Roumanie, résultant de la rectification des frontières. Même dans le cas où la partie de Borosjenő-Világos serait attribuée à la Hongrie par la Commission des Délimitations, donc dans le cas le plus défavorable à la Roumanie, il ne saurait être question pour celle-ci, que de la construction de nouvelles lignes de raccordement de 100 km. environ. La libération de centaines de mille Hongrois souffrant sous le joug étranger, la restitution à la vie d'une contrée condamnée à mort au point de vue économique, le rattachement à la patrie de grandes villes hongroises pourraient être atteints au prix de la construction de 70 à 100 kilomètres de nouvelles lignes de chemins de fer, dont une grande partie devrait être bâtie à d'autres endroits par l'Etat roumain, même sans la rectification des frontières, étant donné qu'il existe des tronçons se trouvant justement sur cette partie de lignes; par exemple: il n'y a pas de raccordement à la ligne conduisant de Gyula à travers la frontière de Simonyifalva, et même à la ligne principale d'Arad-Nagyvárad et pour

créer ce raccordement il est de besoin urgent de construire une voie ferrée d'environ 60 kilomètres au moins.

Même l'argument de l'intensité et de la rapidité de la communication ne peut être invoqué contre la rectification de frontière, étant donné que jusqu'ici, les territoires à rattacher n'étaient pas à aborder par Arad ou par Máramarosziget, mais par les lignes des vallées de la Szamos et de la Sebes-Körös, lesquelles resteraient intactes malgré la rectification.

On peut même aller plus loin : par cette rectification, les confins du réseau de chemins de fer roumain deviendrait un peu plus naturel, car, en ce moment, la situation est celle, que le territoire en question n'est qu'une co-ordonnée secondaire du réseau ferroviaire roumain, et c'est justement par ce fait qu'il souffre tant au point de vue économique. A savoir que de l'ancien royaume roumain, il n'y a que deux lignes principales qui peuvent pénétrer à travers les Carpathes pour entrer en Transylvanie, où elles se développent en un réseau serré, mais d'ici, il ne mène de nouveau que deux sorties vers les confins en question de la Plaine hongroise, les lignes des vallées de la Szamos et de la Sebes-Körös, car la direction d'Arad, mentionnée plus haut n'a pas de raccordement direct à la ligne de Nagyvárad.

L'opposition à la rectification n'est donc nullement motivée au point de vue de géographie de communication.

1. Chemins de fer.
2. Lignes principales des chemins de fer.
3. Lignes de l'État roumain, actuellement tronquées.

4. Lignes tronquées par la rectification des frontières.
5. Lignes qui seraient à établir après la rectification des frontières.
6. Lignes falsifiées par la délégation roumaine marquées sur la mappe officielle des négociations de paix.



1. ———
2. ———
3. ———

4. ———
5. ———
6. ———

7. - - - - -
8. - - - - -
9. ······

7. Ligne frontière d'autrefois.
8. Frontières nouvelles.
9. Frontières à rectifier.