

Bulgarie : le pont Asparoukh, entre socialisme et capitalisme

Description

Le pont Asparoukh est un condensé de l'histoire récente de la Bulgarie. Érigé à l'acmé du socialisme dans ce pays, laissé à l'abandon dans les années 1990, finalement réhabilité avant d'être rapidement dépassé, il devrait partager son nom avec une doublure prévue pour 2023. Il est aussi le pont de toutes les émotions, notamment celle du désespoir, avec une moyenne de 70 suicides par an.

« Varna apparut derrière le pont Asparoukh, peu attrayante malgré le soleil.

»

[Dimana Trankova](#), *Le sourire du chien*, 2014, Éd. Intervalles, p. 568
(traduction : Marie Vrinat)



Le pont Asparoukh est indissociable de Varna, passage obligé pour qui veut accéder à la ville par le Sud. L'ouvrage porte le nom du Khan Asparoukh, fondateur du royaume bulgare du bas-Danube au VII^e siècle (il a existé d'autres royaumes bulgares autour de la mer d'Azov et sur la moyenne-Volga).

Située au bord de la mer Noire, deuxième ville du pays, Varna contribue aujourd'hui à 15 % du PIB annuel bulgare. Elle a connu un essor industriel important durant l'ère socialiste : le développement du complexe industriel Varna-Devnya (chimie notamment), tributaire du port de Varna et désormais l'un des plus grands du pays, a rapidement saturé la capacité de transports offerte par l'ancien canal reliant le lac Varna à la mer Noire. La construction d'un deuxième canal, plus grand, s'est donc naturellement imposée.

Prouesse technique du socialisme

Il s'agit alors de préserver en outre la continuité du système de transports et de communication de la ville, reliant Varna au quartier Asparoukh et à la route de la mer Noire. Dès lors, un concours est lancé en 1967 : après avoir exploré différentes options (tunnel sous le canal, pont à clapets, route autour du lac Varna, ferry...), c'est finalement l'option d'un pont qui est retenue.

Sa construction débute en 1973 et la structure de 2,05 km de longueur, 46 m de hauteur et 21 m de largeur, pour un poids total de 3 200 tonnes est inaugurée par le Secrétaire général du Comité central du Parti communiste bulgare Todor Jivkov, le 8 septembre 1976, soit quelques jours après l'inauguration du nouveau canal.

Prouesse technique pour l'époque, le pont Asparoukh est composé d'une structure principale (englobant deux sections en béton armé avec chevalet et une structure centrale en acier) et de deux jonctions routières complexes aux deux extrémités. Pas moins de 78 394 boulons spéciaux à haute résistance ont été utilisés pour le montage de la structure en acier⁽¹⁾. Bâti sur un sol meuble (3 à 4 m d'argile, 20 m de sables saturés d'eau, 46 m de limon), les piliers du pont reposent sur des pieux coulants profonds (sorte de piliers en béton) qui atteignent une profondeur de 53 m. L'ouvrage est calculé pour résister à des vents de 180 km/h et à une amplitude de température de -40°C à +40°C. Enfin, c'est le premier pont en Bulgarie capable de supporter une charge en mouvement de deux colonnes de camions de 30 tonnes chacun et espacés de 10 m.

Avec de tels atouts, le pont Asparoukh s'impose d'emblée comme l'un des plus importants du pays, absorbant un trafic moyen de 10 000 véhicules/jour.

Un pont livré à lui-même dans les errances post-socialistes

À la sortie du socialisme, l'heure est aux coupes budgétaires franches et au désinvestissement massif dans les infrastructures publiques.

Le pont Asparoukh n'est pas épargné : laissée à l'abandon, sa structure se dégrade progressivement. Ce n'est pourtant qu'en 1996 que le trafic est finalement interrompu, en urgence, pour permettre des travaux de reconstruction. Initialement prévus pour une durée de 16 mois, ceux-ci vont finalement se prolonger, principalement en raison de manques de financement. L'installation entièrement rénovée n'est remise en service que le 17 septembre 1999, après une longue période de difficultés de communications et de déplacements pour les habitants et les entreprises de la région. Le pont Asparoukh connaîtra une nouvelle vague de rénovations en 2015, moins handicapante puisqu'il s'agit alors de lui adjoindre des pistes cyclables.

Un pont qui n'est plus à la hauteur

Le pont Asparoukh est alors à la croisée des chemins. Il est partie intégrante de la route européenne 87 (E87, elle relie Odessa à Antalya en longeant notamment le littoral ouest de la mer Noire). Il reçoit également le trafic de l'autoroute Hemus (A-2, en cours d'achèvement, elle relie la capitale bulgare Sofia à Varna et connecte les corridors de transports européens IV et IX). Enfin, il constitue l'unique lien entre le quartier résidentiel Asparoukh et le reste de la ville de Varna.



Le trafic généré avoisinant dangereusement les limites techniques du pont, le projet de construction d'un deuxième pont a vu le jour en 2013. Après quelques années d'études de faisabilité et d'appels d'offre, la construction d'un pont « Asparoukh 2 » a débuté en mars 2017 et est évaluée à une période minimale de six ans. Le nouveau pont se situera à proximité de l'ancien, un peu plus à l'Ouest. Il s'agit d'un projet ambitieux de construction d'un ouvrage à deux niveaux soutenus par des câbles : le niveau 1 sera consacré au trafic des autoroutes Hemus et Mer Noire, tandis que le niveau 2 sera, lui, réservé au trafic en provenance de la ville de Varna (dans la continuité du boulevard Levski). La construction se fera en deux étapes (sans interruption du trafic sur l'actuel pont Asparoukh), pour un coût prévu de 0,7 milliard d'euros pour la première étape (niveau 1) et 0,9 milliard d'euros pour la seconde (niveaux 1 et 2). L'ouvrage devrait mesurer 1,9 km de long, 58 m de haut, 29 m de large, pour un poids total de 45 500 tonnes⁽²⁾. D'après ses concepteurs, le pont Asparoukh 2 devrait considérablement désengorger le premier.

L'expression de toutes les émotions

Le premier pont Asparoukh offre une vue imprenable sur le canal et la ville de Varna. À tel point que, après l'effondrement du socialisme, il est rapidement devenu un « spot », où se retrouvent régulièrement les adeptes de parapente et de saut à l'élastique : un club spécialisé dans l'organisation de ce type d'événements a vu le jour à Varna dès 1992. On y propose tous types de sauts : en individuel (il en coûte alors 80 levas - soit 41 euros - pour un saut unique), en maillot de bain, en famille, en amoureux, etc.⁽³⁾

Mais le pont est également connu pour être le lieu d'expression des désespoirs les plus profonds. Il détient en effet un triste record mondial en raison du nombre de suicides qui y sont réalisés : 5 à 7 tentatives sont faites chaque mois (soit une moyenne de 70 par an, pour un pays qui enregistre 37 tentatives de suicide pour 100 000 habitants par an). Cela lui vaut la première place dans le monde parmi les « ponts de la mort », célébrité d'autant plus triste qu'elle pourrait être entravée facilement.

Il est curieux, en effet, de constater que le pont Asparoukh ne bénéficie jusqu'à aujourd'hui d'aucune installation spécifique prévenant ces tentatives de suicide. Il ne serait pourtant ni compliqué ni coûteux de le doter des procédés

classiques utilisés sur ce genre d'ouvrages (grillages, barrières élevées, rampes, filets de sécurité, caméras de surveillance, téléphones d'urgence, etc.), alors même que ces dispositifs dissuasifs ont prouvé leur efficacité partout où ils ont été installés⁽⁴⁾. Dans le cas du célèbre Golden Gate Bridge de la baie de San Francisco, par exemple, la construction d'une barrière de 6 mètres de haut commencée en 2018 (et qui devrait être achevée en 2021) a déjà permis de faire tomber les tentatives de suicides à 14 pour cette même année, contre une moyenne de 21 par an depuis 1937 !⁽⁵⁾.

À Varna, une messe a bien été célébrée en avril 2013 par le métropolite Cyrille au point le plus élevé du pont pour y arrêter les suicides. En vain. Pour l'heure, ce sont bien souvent les pêcheurs, sur leur propre initiative et avec leurs seuls moyens, qui parviennent à sauver une poignée de personnes de la mort. En l'absence d'aménagements spécifiques, la population s'organise par elle-même. Tout au plus les piétons et les conducteurs franchissant le pont sont-ils invités à rester vigilants et à prévenir la police au moindre soupçon de comportement suicidaire. Une personne seule en arrêt sur le bord du pont suffit désormais à déclencher une intervention de la police de Varna qui juge que ce sont environ 40 tentatives de suicide par an qui seraient ainsi empêchées⁽⁶⁾. Il n'en reste pas moins que des appels sont régulièrement lancés par la société civile aux autorités de la ville et à l'État pour déployer des équipements dissuasifs.

Quel que soit l'aspect sous lequel on l'aborde, Asparoukh est un « pont » au sens le plus complet du terme : il est un lien, ou un point de passage, entre une ville et un quartier, entre le nord et le sud d'un pays, entre le passé et l'avenir, entre la vie et la mort... Les ambitions et les échecs du socialisme aussi bien que les désillusions de la transition vers le capitalisme y ont laissé pour longtemps leurs empreintes. Certains y voient la métaphore d'une base solide pour un renouveau ; d'autres rappelleront qu'il est construit sur un terrain meuble.

Notes :

(1) [Asparoukov most](#) [Le pont Asparoukh], *Grad Varna* (consultation du 28 octobre 2019).

(2) « [Stroiat vtori Asparoukhov most do 2025 godina](#) » [On construit un deuxième pont Asparoukh d'ici 2025], *pik.bg*, 19 octobre 2018.

(3) [Adrenalin.bg](#) (consultation le 13 mars 2020).

(4) Magdaline Boutros, « [La délicate conception des barrières contre le suicide du pont Samuel-De Champlain](#) », *Le Devoir*, 14 août 2019.

(5) Brittany Shoot, « [A Suicide Net is Quietly Being Added to the Golden Gate Bridge. Here's Why It's So Controversial](#) », *Fortune*, 16 août 2018.

(6) « [Tcherna konstatatsia : Asparoukhoviat most vev Varna e nai-predpotchitanoto miasto za samooubiistva v stranata](#) » [Sombre constat : le pont Asparoukh à Varna est le lieu de suicide préféré du pays], *Petel.bg*, 27 mars 2015.

Vignette : illustration Nina Dubocs.

* Assen Slim est maître de conférences HDR à l'Inalco et professeur à l'ESSCA. [Blog](#).

[Lien vers la version anglaise de l'article](#)



Retour en haut de page

date créée

14/04/2020

Champs de Méta

Auteur-article : Assen Slim*