

Entre Bulgarie et Roumanie, deux ponts majestueux mais insuffisants

Description

Entre la Bulgarie et la Roumanie, seuls deux ponts permettent aux conducteurs, cyclistes, piétons et usagers des chemins de fer de franchir le large Danube. Pourtant, le nombre de traversées ne cesse de s'accroître, faisant de ces ouvrages de véritables enjeux de l'intégration européenne.

La Bulgarie et la Roumanie sont séparées par 470 kilomètres de frontière fluviale. Cette barrière naturelle, le Danube, n'est cependant enjambée qu'à deux reprises sur ce tronçon pour permettre de raccorder les deux pays. Les ponts concernés sont des constructions relativement récentes, puisque l'exploitation du premier a débuté en 1954 et celle du second en 2013. Fruits d'une histoire commune aux deux pays, ils n'ont vu le jour que grâce aux initiatives et au soutien des puissances « alliées » du moment, l'URSS puis l'Union européenne.



Le « pont de l'amitié » Roussé-Giurgiu, un monument néostalinien

À plusieurs reprises depuis la libération de la Bulgarie de l'Empire ottoman (1878), les gouvernements bulgares et roumains ont entamé des discussions en vue de bâtir ensemble un pont ferroviaire sur le Danube, afin de connecter leurs réseaux respectifs. Cependant, jusqu'à la fin des années 1940 les pourparlers ont piétiné, les parties ne parvenant pas à s'entendre même si un site de raccordement (Somovit - Corabia) semblait accepté par chacune.

La signature, en 1948, d'un traité « d'amitié, de coopération et d'assistance mutuelle » entre les républiques populaires de Bulgarie et de Roumanie débloqua les choses : pour marquer ce rapprochement diplomatique, le projet d'édifier un pont enjambant le Danube fut alors repris, avec le soutien actif de Moscou. Lors de la réunion du Politburo du Parti communiste soviétique du 11 mars 1950, Staline imposa la construction de ce pont, entre Roussé⁽¹⁾ côté bulgare (83 450 habitants en 1956) et Giurgiu (ou San Giorgio) côté roumain (32 613 hab. à la même date)⁽²⁾.

La conception du projet fut confiée à l'architecte Georgi Ovtcharov, l'un des créateurs du mausolée de Georgi Dimitrov (ancien Secrétaire général du Comité central du PC bulgare, décédé en 1949). Dès le début de 1952, l'édification du pont fut entreprise avec l'appui de près de 300 spécialistes soviétiques envoyés par Moscou. Ces derniers, travaillant dans le plus grand secret sous les ordres de l'ingénieur Leonid Saprykine, ont alors utilisé des technologies novatrices pour l'époque, telles que le coffrage de dalles en béton préfabriquées en Hongrie et en Tchécoslovaquie⁽³⁾. Grâce à l'emploi de techniques modernes et au rythme de travail effréné des ouvriers, la nouvelle structure stalinienne néoclassique fut inaugurée en grande pompe par Valko Tchervenkov, le nouveau Secrétaire général du comité central du PCB, et Gheorghe Gheorghiu-Dej, le Président du Conseil des ministres de la République populaire de Roumanie, le 20 juin 1954. Le plus grand pont combiné d'Europe (infrastructure routière et ferroviaire), avec ses 2 223 mètres de longueur et une partie centrale capable de se redresser pour laisser passer les bateaux de plus de 30 mètres, incarnait l'un de ces exploits techniques qui permettaient au bloc de l'Est de valoriser la « modernité socialiste ».



S'il a traversé plusieurs décennies sans encombre, l'édifice imposant a montré quelques signes d'usure peu après la chute des régimes socialistes. Des travaux de renforcement des infrastructures de support ont dû être réalisés entre 1999 et 2004, avant que la partie mobile ne fasse à son tour l'objet de réparations en 2012.

L'identification de ces faiblesses a permis aux gouvernements respectifs de prendre conscience de l'intérêt de bâtir un second pont sur le tronçon danubien roumano-bulgare. D'ailleurs, cette infrastructure stratégique demeure jusqu'à aujourd'hui très fréquentée (en 2019, près de 4 000 trains, plus de 300 000 véhicules et de nombreux embouteillages).

Le pont « Nouvelle Europe » entre Vidin et Calafat

Dans le cadre du développement du corridor IV de transports paneuropéens et de l'axe prioritaire de transports Sud-Est reliant Dresde à Istanbul et Thessalonique, l'Union européenne a relancé et soutenu dès le début des années 2000 le projet de construction d'un nouveau pont sur le Danube le long de ce tronçon roumano-bulgare. Le site de Vidin (Bulgarie) - Calafat (Roumanie) a été sélectionné notamment en raison de la nécessité pour la Bulgarie de tenter de redynamiser le nord-ouest de son territoire, zone particulièrement pauvre. En effet, le chantier puis la connexion avec l'autre rive du Danube pouvaient laisser espérer aux autorités locales que la région bénéficierait rapidement d'importantes retombées économiques. La mise en œuvre de ce projet fut alors confiée à l'entreprise barcelonaise Fomento de Construcciones y Contratas. Les travaux ont débuté en 2007 mais n'ont abouti qu'au printemps 2013, avec trois ans de retard sur le calendrier prévu. Le coût total de l'édifice a été de 282 millions d'euros, dont 106 millions de subventions européennes (FEDER), le reste des sommes demeurant à la charge des deux pays riverains⁽⁴⁾. L'ouvrage de 1 971 mètres de longueur et 32 mètres de hauteur, doté d'une autoroute à quatre voies, a été officiellement inauguré en la présence du Président bulgare Rossen Plevneliev et du Premier ministre roumain Victor Ponta le 14 juin 2013. Traduisant les attentes et les espoirs suscités, il a été baptisé... « Nouvelle Europe ».



Depuis, c'est un succès : les trains circulent sur la voie ferrée centrale du pont à 160 km/h et, pour optimiser le trafic de marchandises une gare de fret a été installée à proximité de l'ouvrage coté bulgare. Le pont est également doté d'une piste cyclable et d'un passage réservé aux piétons, ces usagers pouvant effectuer le transit gratuitement. Pour les autres - hormis les voitures et camions des services d'urgence - de même que sur le Pont de l'amitié, la traversée est payante (entre 6 et 37 euros). La fréquentation intense du pont le soumet déjà à rude épreuve : alors que les prévisions de trafic routier estimaient à 100 000 le nombre de véhicules qui devaient emprunter l'ouvrage au cours de sa première année d'exploitation, ce sont 450 000 voitures, camions et autobus qui y ont effectivement transité. Le flot de véhicules a continué d'augmenter pour atteindre le chiffre de 850 000 en 2016⁽⁵⁾. Cet accroissement atteste la pertinence du choix de localisation de l'ouvrage.

Toutefois, le pont a échoué à redynamiser les régions situées de part et d'autre du Danube. Il n'a pas été suffisant, du moins, pour endiguer l'exode des habitants à destination des capitales et des pays d'Europe de l'Ouest. Alors même que les travaux étaient à l'œuvre, générant temporairement 1 000 nouveaux emplois côté bulgare, la population de Vidin se réduisait, passant de 50 547 habitants en 2007 à 42 800 en 2016. De l'autre côté, la population de Calafat, évaluée à plus de 20 000 habitants au début des années 2000, n'était plus que de 18 188 en 2017.

De nouveaux projets

En 2017, le trafic routier a plus que doublé sur les deux ponts, passant de 700 000 véhicules en 2016 à près de 1,4 million au cours des huit mois de 2017. En septembre 2017, les deux pays ont approuvé un mémorandum en vue de la construction d'un nouveau pont qui permettrait notamment de favoriser la diminution de la pollution liée aux embouteillages dans le secteur des deux ponts. Ce troisième édifice devait relier les villes de Svichtov (centre-nord de la

Bulgarie, près de 30 000 habitants) et Zimnicea (14 000 habitants), renouant avec un ancien projet⁽⁶⁾ : en effet, dès 1884 les dirigeants roumains avaient envisagé de connecter les deux communes par un pont, dessein qui n'avait guère suscité l'intérêt du gouvernement Karavelov, le réseau ferroviaire bulgare étant faible dans cette région.

Le Premier ministre bulgare Boïko Borissov a annoncé le lancement du chantier de construction de ce troisième pont en avril 2019. Il devrait être achevé d'ici trois ans, en même temps que les raccordements aux autoroutes Bucarest-Lugoj et Roussé-Veliko-Tarnovo (chantier concédé à la société bulgare Hemus). L'un des objectifs des autorités des deux pays et de leurs partenaires européens est de favoriser la circulation des personnes et, plus précisément, l'installation temporaire de saisonniers de part et d'autre du pont. Ces mobilités de travailleurs permettraient de pourvoir aux besoins de main-d'œuvre dans des régions connaissant jusque-là un certain dépeuplement.

Par ailleurs, les municipalités de Silistra (Bulgarie du Nord-Ouest) et de Călărași (Roumanie) travaillent activement sur un quatrième projet de pont sur le Danube les reliant⁽⁷⁾. À l'instar du pont « Nouvelle Europe », une gestion conjointe de l'ouvrage est à l'étude au sein d'une entreprise bulgaro-roumaine, avec participation d'investisseurs privés étrangers.

Notes :

(1) Gergana Dimitrova, « [Stalin rešava da se izgradi Dunav most pri Ruse, kojto stava na 65 godini](#) » [Staline décide de construire un pont sur le Danube à Roussé, qui a 65 ans], *Ruse Media*, 20 juin 2019.

(2) Instituts nationaux de statistiques de Bulgarie et de Roumanie. *Urban Audit – City of Vidin*, Sofia, 3 août 2018 ; *Populatia la recensamintele din anii 1948, 1956, 1966, 1977, 1992, 2002 SI 2011* (document Excel), Recensământul populației și al locuințelor, Bucarest ; Anuarele Statistice ale României, Bucarest, 2017, p. 64.

(3) Maja Jovanovska, « [Dunav most e postroen samo za 2 g. i 3 mesetsa](#) » [Le pont sur le Danube est construit seulement en deux ans et trois mois], *Duma*, 12 juillet 2014.

(4) « Le commissaire Hahn salue l'ouverture du « pont de la nouvelle Europe », symbole puissant de la coopération européenne », Communiqué de presse N°IP/13/537, *Commission européenne*, Bruxelles, 14 juin 2013.

(5) Maria Iltcheva, Cristian Stefanescu, « [Mostyt, koïto ne sbliji Bylgaria i Rumynia](#) » [Le pont qui n'a pas rapproché la Bulgarie et la Roumanie], *Deutsche Welle*, 14 juin 2017.

(6) Razvan Diacon, « [Al treilea pod peste Dunăre – la Zimnicea: acord interguvernamental între România și Bulgaria](#) » [Le troisième pont sur le Danube – à Zimnicea : accord intergouvernemental entre la Roumanie et la Bulgarie], *Curs de guvernare*, Bucarest, 27 juin 2019.

(7) « [Ima investitorski interes ot njakolko čuždestranni firmi za Dunav most 3](#) » [Des firmes étrangères sont intéressées à investir dans le troisième pont sur le Danube], *BNT*, 23 mai 2018.

Vignette : Illustration Nina Dubocs.

* Stéphan Altasserre est docteur en Études slaves, spécialiste des Balkans.



[Retour en haut de page](#)

date créée

14/04/2020

Champs de Méta**Auteur-article** : Stéphan Altasserre*