Macédoine du Nord : nouvelle polémique autour de l’Eurocorridor 8

Description

L’Union européenne cherche traditionnellement à favoriser le développement des corridors économiques desservant les territoires des pays membres. L’un d’entre eux est l’Eurocorridor 8, un ancien projet qui doit permettre de relier les ports de Bari (Italie) et de Durres (Albanie) à Skopje (Macédoine du Nord), Sofia, Plovdiv et enfin les deux grandes villes portuaires bulgares de la mer Noire, Bourgas et Varna. Mais, depuis plusieurs années, le torchon brûle entre Skopje et Sofia sur plusieurs sujets (le nom de Macédoine, les différentes interprétations d’une histoire commune, la prise en compte de la minorité bulgare en Macédoine du Nord…) Si un rapport de force s’est instauré entre les deux pays, dont l’un est candidat à l’adhésion européenne (Macédoine du Nord) et l’autre déjà membre (Bulgarie) depuis plusieurs années, les relations sont encore plus tendues depuis l’arrivée à la tête du gouvernement nord-macédonien du nationaliste Hristian Mitskoski (VMRO-DPMNE).

Depuis le mois de janvier, Skopje accuse Sofia de ne pas remplir ses engagements sur les infrastructures à construire pour achever l’axe de transport. Le 23 juillet, dans une interview accordée à la chaine de télévision *Telma*, le Premier ministre macédonien a renouvelé ses accusations et a dit souhaiter que les 200 millions d’euros du prêt contracté auprès de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) pour réaliser la construction de la ligne ferroviaire Koumanovo-Kriva Palanka dans le cadre du Corridor 8 soient réorientés sur un autre projet, l’Eurocorridor 10, qui doit relier l’Autriche, la Slovénie, la Croatie, la Serbie et la Macédoine du Nord avec la Grèce.

Le chef du gouvernement a avancé plusieurs arguments : la Macédoine du Nord est le pays qui a les travaux les plus importants et les plus pénibles à réaliser dans le cadre de l’édification du Corridor 8. De plus, ce dernier traverse la ville de Kriva Palanka, où une vingtaine de maisons doivent être détruites, ce qui suscite localement un certain mécontentement. Par ailleurs, dans cette région montagneuse, la vitesse des trains ne pourra pas dépasser les 60km/h à l’issue des travaux. Enfin, alors que Skopje doit construire 150km de voie ferrée, le pays reproche à la Bulgarie de ne pas vouloir remplir sa part de la construction en achevant un tronçon ferroviaire de 2,5km.

Les autorités bulgares n’ont pas réagi aux déclarations du Premier ministre macédonien. Il existe bien un projet de modernisation de la ligne ferroviaire conduisant de la ville frontalière de Gyueshevo à Sofia en passant par Kyoustendil et Radomir.

Sources : *Mediapool, BNR.*

date créée
31/07/2024
Champs de Méta
Auteur-article : Stéphan Altasserre