

## FICHE DE PRESENTATION

- 1.** Géopolitique des rives du Danube
- 2.** Commandant (TA)(air) BEAUDOIN Claude
- 3.** 11 février 2000
- 4.** Division A groupe A6
- 5.** Mémoire de géopolitique
- 6.** L'axe danubien redevient un enjeu essentiel pour tous les pays riverains du fleuve et de façon plus générale pour l'Europe. Il s'y développe des coopérations économiques régionales mais pas encore de projets politiques communs. L'orientation des pays est tournée vers l'adhésion à des organisations internationales type OTAN ou UE. Chaque pays développe donc un argumentaire politique propre à ses intérêts et répondant à sa géopolitique.
- 7.** Danube, Hongrie, Roumanie, Autriche, Serbie, Moldavie, Bulgarie, Slovaquie.

## Géopolitique des rives du Danube

Le Danube , grand fleuve d'Europe, traverse plusieurs Etats depuis l'Allemagne jusqu'à la Roumanie . Ainsi, le fleuve qui se jette dans la mer Noire , arrose l'Allemagne (où il s'appelle Donau), l'Autriche, la Slovaquie (Dunaj), la Hongrie (Duna), la Croatie, la Serbie (Dunav), la Roumanie (Dunarea), la Bulgarie (Dunav), l'Ukraine (Dunai), et la Moldavie. Il baigne quelques capitales d'Etats , notamment Vienne en Autriche, Bratislava en Slovaquie, Budapest en Hongrie et Belgrade en Serbie. C'est le deuxième fleuve du continent européen par sa longueur et l'une des principales voies fluviales d'Europe. Il est également le seul grand fleuve européen à couler d'Ouest en Est. Ce rapide portrait géographique et instantané du Danube nous conduit à nous demander quel rôle, après les changements géopolitiques intervenus depuis 1989, peut encore jouer aujourd'hui ce grand fleuve. La vallée du Danube , dans l'histoire de l'Europe , semble avoir toujours été un axe économique, politique, et culturel important et qui a puissamment contribué à la stabilité de la zone. Aujourd'hui , elle redevient un enjeu essentiel pour tous les pays riverains de l'Allemagne à la Roumanie. En effet, de nouveaux flux économiques se mettent en place et une identité danubienne tend à resurgir.

L'actualité récente nous donne des clés de compréhension. En effet, parmi les changements intervenus, on trouve depuis le 12 mars 1999 l'entrée au sein de l'Alliance atlantique de la Hongrie, pays traversé par le Danube, la Pologne et la République tchèque pays -non danubiens-. Tous appartiennent à l'ancien pacte de Varsovie dissous en 1991. D'autres pays comme les Etats baltes, la Slovaquie –non danubiens- et la Roumanie Etat riverain du Danube ont de grands espoirs d'adhésion lors d'une seconde vague ; mais les Etats-Unis ne souhaitent pas aller plus loin dans leur politique dite de la « porte ouverte ». On le voit l'espace danubien déborde largement le seul bassin du fleuve, et son influence englobe une majeure partie de l'ancien bloc de l'Est.

Quant à une entrée au sein de l'Union Européenne (UE), autre organisation visée par les Etats danubiens, rien ne permet de préciser à quelle date interviendra une éventuelle intégration, même pour les pays du premier groupe comme la Hongrie. Cependant, des négociations sont entamées, mais les contraintes économiques liées à l'adhésion restent prégnantes. De plus pour l'UE, les négociations tiennent davantage à un accord pour débiter des négociations en vue de l'adhésion que de l'adhésion proprement dite.

Une autre incertitude de taille pèse sur la région : la crise dans les Balkans dont le Kosovo représente le sommet de l'iceberg. Après l'échec de la conférence de Rambouillet (6-20 février 1999), l'OTAN est intervenue militairement le 24 mars pour faire accepter au président yougoslave Milosevic les résolutions de Rambouillet. Il n'y a que peu de marge de manœuvre pour les médiateurs internationaux à ce jour ; les Serbes et les Albanais du Kosovo sont loin de se réconcilier après les atrocités perpétrées avant et durant le conflit. De plus, le régime de Milosevic, accusé de crimes de guerre par un tribunal international, tenu pour responsable de ce conflit, est toujours en place à Belgrade. Il ne semble pas qu'un parti d'opposition puisse le déloger, la majorité des Serbes demeurant en état de choc et dans l'expectative, parant aux besoins quotidiens les plus vitaux suite à l'isolement économique et politique dont est frappé leur pays.

Par ailleurs, les situations en Roumanie et en Bulgarie demeurent préoccupantes notamment du point de vue politique et économique, tant des retards sont patents dans de nombreux domaines. Ces deux pays semblent s'éloigner d'une éventuelle intégration avant

2010 dans l'UE, voir plus, ce qui ne sera pas sans conséquence sur les choix politiques des électeurs. Enfin, les divergences d'évolution des pays d'Europe centrale et orientale (PECO) se sont encore accentuées en 1999 ; la menace d'une nouvelle coupure plane sur la région, séparant les pays admis ou non à l'OTAN, les pays admis ou non à négocier leur adhésion à l'UE. Les décideurs à Bruxelles comme à Washington sont conscients qu'une telle coupure durable serait désastreuse pour le continent.

Il s'agit aussi de ne pas oublier dans cet inventaire des candidats aux différentes adhésions, la Moldavie et l'Ukraine situées à l'extrémité orientale du Danube. La réélection du président ukrainien V.Koutchma peut signifier une certaine stabilité politique, il est néanmoins indispensable pour le pays d'avancer sur la voie des réformes économiques. Pour son proche voisin, la Moldavie, l'avenir est incertain. Ce petit Etat, très isolé, fait l'objet de convoitises de la part des Roumains et des Ukrainiens, mais est également en proie à des divisions internes avec deux petites républiques autoproclamées que sont la Gagouzie et la Transnistrie.

C'est pourquoi, l'objet de la présente étude est de savoir dans quelle mesure la stabilité de l'Europe médiane peut à nouveau se structurer autour de l'axe danubien.

Les événements de cette dernière décennie marquent un bouleversement géopolitique majeur dont une image simple révèle l'importance. Le président R.Reagan, peu de temps après avoir quitté ses fonctions, reçu une demande de la part d'un journaliste américain. Celui-ci souhaitait connaître le sentiment de l'ex-président sur ce qu'il pensait avoir fait de remarquable pendant ses deux mandats, il répondit : « j'ai gagné la guerre froide ». La réponse pour un peu provocante ou simpliste qu'elle soit exprime un point de vue politique. On distingue dès lors clairement qu'il est difficile d'expliquer les changements géopolitiques intervenus par le seul aspect politique. D'autres facteurs entrent en compte, tels que l'économie, les relations internationales, l'histoire des peuples, la géographie, les religions... Ainsi, après l'effondrement du bloc de l'Est et la disparition de l'URSS, tous les anciens partenaires du pacte de Varsovie aspirent à rejoindre l'Ouest afin de pouvoir participer aux fruits relatifs de la croissance économique au sein d'un marché libéral et mondial. Leur adhésion à l'UE ou à l'OTAN ne peut être systématique et rapide tant de nombreux retards politiques et économiques existent en Europe centrale et orientale. Est-ce que leur appartenance à un monde danubien pourrait les aider à se fédérer dans un premier temps pour mieux s'intégrer ensuite sans que leurs populations fassent preuve de trop d'impatience ? L'exemple tout à fait récent de l'Autriche ,membre de l'UE, contrainte de gouverner dans une coalition avec un parti d'extrême droite (FPÖ) montre à quel point les équilibres recherchés par les démocraties occidentales sont difficiles à consolider en Europe, même avec des pays dont la situation intérieure est considérée comme stable.

Aussi, il convient avant toute analyse de définir le vocable utilisé, de préciser ce que l'on entend par Europe centrale, orientale, médiane..., puis de présenter plus complètement le fleuve Danube et les pays qu'il arrose tant du point de vue géographique, qu'historique et économique, enfin, de saisir la problématique de la région. Il s'agit donc d'une part d'analyser les différentes formes de développement de l'axe danubien et ses potentialités au travers de divers facteurs, et d'autre part d'étudier les points de vue nationaux des pays riverains qui sont développés à propos du Danube, afin de mettre en évidence le rôle de l'axe danubien dans la stabilité de l'Europe médiane.

Le rôle d'un Danube stabilisateur ou, à un niveau moindre de trait d'union de l'océan Atlantique à la mer Noire, s'exprimera au travers des approches nationales. Elles permettront de mesurer le sentiment d'appartenance à une destinée commune et à des objectifs politiques partagés.

# 1. Présentation géopolitique

Les territoires centre européens représentent un défi pour l'Europe, parmi ceux-ci les états riverains du Danube en forment une partie importante. Le président de la Tchécoslovaquie Vaclav Havel disait en mai 1997 lors d'une conférence de presse : « Si l'Ouest ne stabilise pas l'Est, l'Est déstabilisera l'Ouest. »<sup>1</sup> On mesure toute l'envergure du problème posé. Au travers de leur histoire récente et de leur position géographique, beaucoup de ces pays ont acquis leur indépendance tardivement et souvent sur des bases nationalistes. Mais avant tout, il s'agit d'appréhender clairement la notion de pays de l'Est.

## 1.1. Terminologie :

Tout l'espace géographique qu'occupait les anciens pays socialistes satellites de l'URSS pose aujourd'hui la question de sa dénomination. Autrefois appelé l'Europe de l'Est ou pays du pacte de Varsovie, cet espace est depuis la disparition du rideau de fer en quête de redéfinition à la fois politique, économique, idéologique, identitaire, géopolitique... Ce concept d'Europe de l'Est, de bloc de l'Est, semble tombé avec le mur. Mais il n'est pas non plus remplacé par celui d'Europe centrale, qui lui est plutôt un concept géo-historique utilisé de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle au début des années cinquante. Quel est donc cet espace dont les pays danubiens portent déjà en eux la solution du fait même de leur proximité relative due au Danube ? Il semble que de nouvelles appellations voient le jour : Europe médiane, Europe de l'entre-deux, Europe moyenne, pays d'Europe centrale, PECO... mais aussi que d'anciennes renaissent : Mitteleuropa<sup>2</sup>, Europe du milieu.

D'après Violette Rey<sup>3</sup>, le concept de l'entre-deux offre le triple avantage de se détacher des définitions précédentes liées à l'histoire, de jouer un rôle de transition à la fois historique et géographique, et de confronter les forces externes et internes des acteurs. Cette dernière approche semble la plus séduisante d'une part parce qu'elle est novatrice, mais aussi parce qu'elle tend à effacer les anciennes appellations entachées de connotations politiques trop marquées.

## 1.2. Histoire :

L'histoire récente, à l'échelle d'un ou deux siècles, permet de retracer comment ces pays furent dévastés ou asservis, puis prirent naissance. En analysant l'évolution de ces pays danubiens sur une période s'écoulant du XIX<sup>ème</sup> à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle on peut considérer quelques dates caractéristiques qui ont permis à ces pays d'être indépendants à ce jour.

La première période correspond aux crises des Balkans (1875-1878), (1908-1913). Elle est une phase du déclin de l'empire ottoman, débuté un siècle plus tôt, qui se traduit par le retrait de l'influence musulmane dans différents pays. Celle-ci se matérialise en 1878 par le traité de San Stefano et le Congrès de Berlin qui consacre la victoire des pays slaves sur l'opresseur turc. C'est ainsi que l'accession à l'indépendance est affirmée pour : l'Etat de Roumanie (1861), le royaume de Serbie (1882) et le royaume de Bulgarie (1908). Cette période s'achève par le traité de Bucarest en août 1913. A cette date, il y a

---

<sup>1</sup> Edith LHOMEL, « *L'Europe centrale & orientale* », la Documentation française, Paris, 235 pages.

<sup>2</sup> le concept de Mitteleuropa a servi de justification théorique à l'hégémonisme allemand durant la première moitié du vingtième siècle.

<sup>3</sup> Violette REY « *Les territoires centre européens. Dilemmes et défis.* », la Découverte, Paris, 1998, 263 pages

donc apparition de jeunes Etats nationaux dont les mœurs, la civilisation et la religion sont extrêmement différents. Des revendications territoriales entre les pays danubiens sont le prétexte à des conflits armés entre eux : Serbie Bulgarie, Serbie Hongrie, Bulgarie Roumanie. Il demeure une déception générale surtout en Serbie qui, devant l'opposition rencontrée face à l'Empire austro-hongrois, n'a pu atteindre l'Adriatique.

La deuxième période correspond à l'entre deux guerres (1919-1945). C'est la fin des empires à l'issue du traité de Versailles et du règlement partiel de la question des Balkans par la constitution d'Etats nations aux multiples minorités. Certains pays revendiqueront le statu quo de leur traité (Roumanie, Yougoslavie), d'autres réclameront la révision (Hongrie, Bulgarie). Durant cette période la France réaffirmera le régime de liberté de circulation sur le Danube par la Convention de Paris en 1921.

La troisième période correspond à la phase de domination soviétique (1945 1989). Celle-ci sera marquée par l'abrogation de la Convention de Paris en 1948 au profit de la Convention de Belgrade laquelle établira un régime de navigation conforme aux intérêts des pays riverains et dont bénéficiera principalement l'URSS.

La dernière période débutant en 1989 est caractérisée par le souhait des pays danubiens d'adhérer soit à l'OTAN, soit à l'Union européenne. De façon logique, c'est parmi les ex-pays de l'Est les plus turbulents durant la guerre froide que se trouvent ceux qui ont le désir de s'émanciper. C'est en Hongrie (hormis la Pologne), que le rideau de fer craque le premier au printemps 1989 à la frontière austro-hongroise. A la disparition de l'URSS, une quinzaine de « nouveaux » pays vont accéder à l'indépendance.

### **1.3. Géographie (cf. carte) :**

La fonction géopolitique du fleuve est évidente. Depuis la préhistoire, le fleuve est une ligne de concentration des densités humaines<sup>1</sup>. Elle sera détaillée ultérieurement mais permet de comprendre qu'il peut être successivement une frontière, un axe de pénétration des conquêtes, ou un moyen de désenclavement. Néanmoins, se sont constituées quelques villes capitales d'Etats nations le long du Danube : Vienne, Bratislava, Budapest, Belgrade.

Issu de la région de la Forêt-Noire, en Allemagne, le Danube parcourt 2 857 kilomètres avant de se jeter dans la Mer Noire par un vaste delta à trois branches (Danube maritime). Il est navigable jusqu'à Braila en Roumanie, pour les navires hauturiers, et jusqu'à Ulm, en Allemagne, pour les bateaux de faible tonnage, soit une navigabilité totale de 2 600 kilomètres ; constitué de plusieurs tronçons il est appelé le Danube fluvial par opposition au maritime. La majorité des quelque 300 affluents du Danube sont navigables. Par ailleurs, des canaux relient le Danube au Main, au Rhin et à l'Oder. Les différents tronçons qui composent cette voie transcontinentale sont les suivants :

- tronçon roumano-ukrainien : d'une longueur de 200 kilomètres, il dispose de deux ports pétroliers et charbonniers ukrainiens Izmail et Reni d'où partent des péniches vers l'amont ;
- un accès à la Moldavie par un contact étroit limité à environ 3 kilomètres ;
- tronçon roumain : il inclut deux branches du delta de 75 kilomètres chacune, il a une longueur hors delta de 250 kilomètres, il possède un port pour les navires de haute mer Galati, deux accès à la Mer Noire par le canal Sulina-Tulcea (navires haute mer) et le canal Constanta-Cernavoda (péniches), et un pont ;
- tronçon bulgare-roumain : d'une longueur de 450 kilomètres, il n'existe aucun pont ;

---

<sup>1</sup> Aymeric CHAUPRADE « *Introduction à l'analyse géopolitique* » Ellipses Edition Marketing, PARIS chapitre 2.1.6.9 la fonction géopolitique du fleuve, page104.

- tronçon serbo-roumain : longueur de 200 kilomètres, le défilé des Portes de Fer accueille un barrage hydroélectrique serbe jouxtant une écluse roumaine, un pont existe sur cette partie ;
  - tronçon serbe : d'une longueur de 200 kilomètres, il traverse Belgrade et est alimentée par les affluents de la Save, la Drina et la Drave ;
  - tronçon serbo-croate ;
  - tronçon hongrois et slovaque-magyar : d'une longueur de 450 kilomètres, il traverse Budapest et Bratislava ;
  - tronçon autrichien puis allemand : d'une longueur de 800 kilomètres, il est relié à la mer du Nord par le canal de l'Europe via le Rhin et le Main.
- Enfin, peu d'aménagements existent eu égard à la longueur du fleuve.

#### **1.4. Juridique :**

Jusqu'en 1948, la France a animé la réflexion juridique et technique sur le régime de circulation sur le Danube. Par le traité de Paris en 1856, il était établi un régime de liberté et d'égalité de circulation étendu aux Etats non riverains (France, Grande-Bretagne). La Commission Européenne du Danube réglementait la circulation et contrôlait les travaux nécessaires à la régulation du fleuve. Puis, en 1921, la Convention de Paris reconduit les principes de 1856 dans un statut définitif signé par treize Etats. Deux Commissions sont créées, compétentes respectivement sur le Danube maritime et sur le Danube fluvial. Cependant, en 1945 la Convention de Belgrade abroge le cadre de 1921 et établit un régime de navigation conforme aux intérêts du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle (CAEM). La France qui avait participé à la Conférence de Belgrade n'avait pas signé la Convention qui en était issue, estimant que ce régime était contraire aux principes de liberté de navigation. Paris ne reconnaît donc pas le régime établi par la Convention de Belgrade et ne siège pas à la Commission du Danube. Elle considère comme étant toujours en vigueur le régime de 1921. Ainsi, sur le Danube le régime de Belgrade s'applique automatiquement à ses signataires : Russie, Ukraine, Bulgarie, Roumanie, Serbie Monténégro, Croatie, Slovaquie, Autriche (adhésion en 1960), Allemagne (participant depuis 1952). De plus, chaque Etat navigant non membre de la Convention doit négocier ses droits de transit. Ainsi l'Allemagne a signé deux accords avec l'URSS en 1957 et 1962 pour garantir son accès. Par ailleurs, l'Allemagne, la Croatie et la Moldavie doivent prochainement adhérer à la Commission du Danube. D'autres pays envisagent aussi d'en devenir membre comme la République tchèque, les Pays-Bas, la Grèce, la Turquie, la Géorgie, la Belarus et le Kazakhstan. Quant à la France, elle envisage d'obtenir un statut d'observateur à la Commission pour renforcer sa présence dans l'espace économique danubien et défendre l'usage du français, langue de travail traditionnellement utilisée jusqu'en 1948. Cette candidature est appuyée par la Hongrie et la Roumanie, lesquels souhaitent voir Paris participer aux travaux de la Commission.

Pour le futur, des projets d'harmonisation existent. Il s'agit de mettre sur pied des instruments multilatéraux ayant vocation à s'appliquer sur l'ensemble des voies navigables européennes. Ces futurs cadres ne concernent pas exclusivement les questions de navigation, mais également les contrats de transport, la sécurité des passagers, les marchandises dangereuses, la responsabilité des armateurs. Plus précisément pour le Danube, un cadre multilatéral se développe autour des questions d'environnement. Les Etats riverains, à l'exception de la République Fédérale de Yougoslavie (RFY), et l'UE ont négocié une « Convention sur la coopération pour la protection et l'utilisation durable

du Danube ». Ce texte prévoit la création d'une Commission internationale pour la protection du Danube et est ouvert à la signature depuis 1994.

### **1.5. La problématique :**

Après un éclairage du cadre historico-géographique de l'espace danubien, la problématique danubienne trouve quelques explications dans l'actualité récente. Il faut comprendre la portée de l'argumentaire des pays se présentant comme danubien, de mesurer la réalité et les limites des propos . De fait, aucun Etat ne cherche à construire aujourd'hui son identité en se présentant d'abord comme danubien . En revanche, l'appartenance à un espace commun est affichée ailleurs, par exemple par les pays de la mer Baltique, que rassemblent les pays Baltes et la Scandinavie ; d'autres exemples sont également vécus autour de la Méditerranée, ou de l'axe rhénan. Cette appartenance sert de point d'appui à des projets mutuels dans les domaines de l'environnement, des échanges et de la sécurité. Pour les pays danubiens , il s'agit avant tout de se défaire des représentations anciennes. Ainsi, ils ne sont plus de l'Europe de l'Est ou de l'Europe balkanique, mais de l'Europe du centre et de l'Europe du Sud-Est. Ce qui porte ces nouveaux acteurs est bien leur désir d'insertion dans les institutions européennes, mais chacun à sa façon.

En effet , des différences sont remarquables de la Hongrie à la Bulgarie, pour ne citer que les anciens pays du pacte de Varsovie. Est-ce que le Danube peut représenter un axe de démocratisation? De cette façon, il pourrait servir de support à une stabilité de l'Europe médiane tout comme le Rhin joue ce rôle pour l'Ouest. Le Rhin est ici la référence, il est le support de flux économiques incessants, de coopérations transfrontalières solides , et il a été le lieu de théâtres d'affrontements. Mais la transition démocratique prend plus de temps , elle n'est pas commencée en Serbie, et ce sont les questions d'intérêt national qui prévalent dans la majorité des pays riverains. Cependant, le Danube est redevenu un centre d'intérêt à plusieurs occasions récentes depuis 1989. Avant, il avait cessé d'être un axe organisateur, car coupé par le rideau de fer entre Vienne et Bratislava, mais également parce qu'il débouchait sur une mer Noire traversée par une frontière maritime et stratégique.

### **1.6. Les évènements clés :**

#### **1.6.1. Liaison RMD**

Le regain d'intérêt qui est porté pour le Danube se lit au travers de quelques évènements clés. Ce fut tout d'abord l'inauguration de la liaison Rhin-Main-Danube le 25 septembre 1992, permettant enfin de relier Rotterdam à Constanta et Sulina sur près de 3500 kilomètres. Cette voie fluviale irrigue onze états : Pays-Bas, Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Bulgarie, Roumanie, Moldavie et Ukraine. La mise au gabarit européen du canal sur 171 kilomètres entre Bamberg et Kelheim aura coûté près de 5 milliards DM<sup>1</sup>, afin de recevoir des convois de 3300 tonnes avec une capacité de 18 millions de tonnes(Mt) correspondant au volume de transbordement sur le Main. Comparativement, le Danube recevait en aval à la même période 3 millions de tonnes. La croissance des échanges attendue avoisinait les 8 à 10 Mt entre Bamberg et Ratisbonne,

---

<sup>1</sup> Michel FOUCHER « *Géopolitique du Danube* » Ellipses, page 8.

mais le conflit yougoslave a obéré la valorisation de cet axe Mer du Nord – Mer Noire. Le plus long fleuve européen impose plus d'aménagements que le Rhin en raison de ses défilés, de ses étiages, de ses crues et d'un alluvionnement abondant qui compliquent la navigation. Le trafic total, en période normale, est inférieur de moitié à celui du Rhin, véritable artère entre l'Autriche et les Pays-Bas, et support d'économies industrielles modernes.

### 1.6.2. Réglementation

Par le passé, les puissances européennes avaient eu le souci de régulariser la navigation sur le Danube soumise aux aléas de la rivalité entre l'Autriche-Hongrie, la Russie tsariste, et la Turquie ottomane. C'est le traité de Paris en 1856, qui établit un régime de liberté et d'égalité de circulation, étendu aux Etats non riverains (France, Grande-Bretagne). Il dispose pour cela de la Commission du Danube qui régleme la circulation et contrôle les travaux nécessaires à la régulation du fleuve. Après la fin de la seconde guerre mondiale, la nouvelle Commission du Danube, sise à Budapest, répond aux exigences de la Convention de Belgrade de 1948, excluant les pays occidentaux en réaffirmant la souveraineté des Etats riverains. Le Danube devint ainsi un axe interne aux pays du bloc soviétique, parfois désigné sous le vocable de « boulevard du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle »(CAEM). Le trafic s'accrut alors avec les livraisons effectuées au titre des réparations de guerre au profit de l'URSS. Près de la moitié du trafic intra-CAEM utilisait la voie fluviale (30 Mt en 1960, 50 Mt en 1989)<sup>1</sup>, le quart du tonnage étant assuré par la flotte soviétique.

### 1.6.3. Les projets industriels

L'axe fluvial avait fixé de nombreux sites industriels nouveaux, ainsi que différents projets énergétiques (hydroélectricité des Portes de Fer, centrale nucléaire bulgare). Le Danube reliait plusieurs capitales (Bratislava, Budapest, Belgrade) leur permettant d'être reliées aux sources de matières premières et aux débouchés soviétiques. De plus, l'Autriche orientale a pu jouer un rôle d'intermédiaire entre l'Est et l'Ouest grâce à l'Ostpolitik, ce qui valorisa encore la fonction unificatrice du fleuve. Ceci permit la réalisation de travaux d'aménagement : canal Danube - Mer Noire au profit de la Roumanie de Ceaucescu, écourtant le trajet de 200 kilomètres, aménagement des Portes de Fer pour rehausser l'étiage de 35 mètres et permettre l'accès aux bateaux de 5000 tonnes jusqu'à Belgrade. Un autre projet, identifié par la Commission du Danube, devait porter à grand gabarit la section du Danube central jusqu'à Vienne. Ce projet complexe, développé par le CAEM à partir de 1972, nécessitait la construction de barrages et d'usines hydroélectriques en Slovaquie et en Hongrie. Il a été mené à terme en Slovaquie et annulé en Hongrie en mai 1992 sous la double pression des écologistes et nationalistes magyars. En effet, il était reproché à ce projet de consolider par trop la frontière fluviale avec la Slovaquie laquelle possède au Sud une forte minorité magyare. Cependant, la Cour Internationale de Justice de La Haye, saisie du contentieux, a jugé que l'accord demeurait toujours valide. Par ailleurs, Bruxelles s'intéresse également au traité hungaro-slovaque de 1995 relatif aux droits des minorités hongroises dans le cadre des négociations d'adhésion à l'Union européenne commencées en mars 1998.

---

<sup>1</sup> Michel FOUCHER « *Géopolitique du Danube* » Ellipses, page 10.

#### 1.6.4. L'embargo

Un autre facteur d'intérêt général pour le Danube a été la mise en œuvre des sanctions à l'encontre de la RFY en application de la résolution 787 du Conseil de sécurité des Nations Unies, autorisant les pays riverains à contrôler le trafic international même sans accostage des bateaux dans les ports nationaux. Le contrôle de l'embargo a donc théoriquement concerné tous les pays danubiens. Cependant, les pays situés en aval ont argué d'un manque de moyens pour effectuer cet embargo de manière efficace, et plus généralement la majorité des pays riverains étaient défavorables au prolongement de l'embargo.

#### **1.7. Un ensemble hétérogène :**

En examinant la carte politique des Etats que traverse le Danube, il semble à l'évidence que le fleuve joue un rôle hétérogène et complexe. Il demeure tout d'abord principalement un fleuve frontière sur près de 60% de son parcours en Europe médiane et orientale : Hongrie et Slovaquie, Serbie et Croatie, Serbie et Roumanie, Roumanie et Bulgarie, Roumanie et Ukraine. Par ailleurs, il possède un nombre très réduit de ponts permettant des échanges par voie routière ou ferroviaire, les bacs restent le moyen principal de franchissement. De la Hongrie jusqu'à la mer Noire, il n'y a pas plus de quinze ponts sur le Danube ; les trois quarts des ponts hongrois sont concentrés sur Budapest. De plus le conflit yougoslave a perturbé fortement les axes d'échanges commerciaux depuis 1991 : fermeture de l'axe Morava Vardar, de l'autoroute Zagreb Belgrade . Les flux se sont décalés vers le sud , Thessalonique en Grèce , Patras, vers le pont de Ruse et Giurgiu à la frontière roumano-bulgare. Le trafic à l'aller comme au retour est ainsi perturbé jusqu'en Turquie.

Dans le domaine des relations avec l'UE, et plus généralement avec des organismes internationaux tel que l'OTAN, celles-ci sont très variées et chacun des Etats danubiens tend à chercher une relation individuelle et nationale avec l'Europe de l'Ouest plutôt qu'une action commune et globale au profit de la sous-région. En effet, dans le cadre de l'élargissement de l'OTAN, la Hongrie est devenue membre en 1999, alors que la Roumanie, la Bulgarie et la Slovaquie feront sans doute partie d'une seconde vague. Il en est de même pour les pays candidats à l'UE. Le dernier souci, et non le moindre, concerne la Serbie au sein de la RFY : quel est l'avenir géopolitique de ce pays ? Quel qu'il soit , il hypothèque gravement la voie communautaire des pays danubiens.

Autre élément affaiblissant l'image d'un Danube fédérateur d'une organisation régionale, c'est la mise en place d'un marché économique tourné vers l'Ouest. Les zones industrielles de l'époque soviétique se sont marginalisées au profit des régions à proximité de l'UE : la Hongrie et les capitales. En aval de Budapest le Danube ne présente pas les caractéristiques d'un axe de développement lourd. C'est donc à l'échelle de chaque Etat qu'il convient d'examiner le rôle de l'axe danubien.

## **2. Perceptions nationales :**

La perception d'appartenance au même espace peut prendre des significations différentes selon les pays. Bien évidemment, tous de l'Allemagne à l'Ukraine possèdent un rivage du Danube, mais leur degré de développement économique et humain actuel ou futur préside à leur destinée. Tous n'appartiennent pas au même espace politique et n'héritent pas

des mêmes richesses ou problèmes. En cela, il est intéressant d'examiner les différents points de vue nationaux, en écartant l'Allemagne et l'Ukraine situés aux extrémités géographiques, mais avec un intérêt plus poussé pour la Hongrie et la Roumanie situés au cœur de la région et donnant des signes tangibles de volonté d'intégration européenne.

## **2.1. Autriche :**

L'Autriche dont l'adhésion à l'UE de 1995 est récente, possède un passé historique qui la place à une position privilégiée pour appréhender le rôle que peut jouer le Danube en tant qu'axe organisateur ou simplement frontière entre les Etats d'Europe centrale et orientale. Il faut cependant remarquer que le discours relatif au thème de la nostalgie de l'Empire passé n'est plus vraiment d'actualité au plan de la Realpolitik, même si dans le discours non-officiel, en revanche, il n'est évidemment pas absent. Cependant, un souci récent est apparu pour l'UE. L'arrivée au pouvoir du parti de J.Haider au sein d'une coalition gouvernementale avec les conservateurs autrichiens place l'UE dans l'embarras et l'inquiétude. L'équilibre politique recherché pour l'Europe semble perturbé, alors même que l'Autriche, de par sa position géographique, son histoire, est un partenaire idéal, voire incontournable pour lier contact avec les pays en aval du Danube. Est-ce que les minorités émigrées présentes en Autriche (50 000 hongrois) et les populations de langue germanique du Tyrol italien ne vont pas être chacune inquiète ou tentée par le discours nationaliste ?

### **2.1.1. Lien culturel**

D'après S.Martens, politologue, spécialiste d'études germaniques et chargé de recherche à l'Observatoire Européen de Géopolitique, les responsables autrichiens n'assignent qu'un rôle très limité aux différentes structures de coopération régionale existantes, comme la Communauté de travail des pays du Danube. Ces structures ne disposent pas d'instruments opérationnels, elles ne représentent au mieux que des forums susceptibles d'inciter les régions ou Etats membres à engager un débat sur les problèmes rencontrés, notamment au niveau de l'environnement, du tourisme, de la coopération culturelle. De manière unanime, le Danube est perçu comme ayant une fonction potentielle de lien entre l'Est et l'Ouest afin de rapprocher l'UE et les PECO par l'intermédiaire de l'Autriche. Cependant, compte tenu de la faiblesse des contacts institutionnalisés entre les pays danubiens, il ne peut s'agir de lien unificateur politique et culturel. Il s'agit plutôt d'un lien qui reste à définir. Les responsables autrichiens différencient l'Europe de l'Est, incluant la Russie et l'Ukraine, et l'Europe du sud incluant la Roumanie et la Bulgarie. Il n'y aurait pas de place pour des visions concernant l'espace danubien. Le Danube resterait simplement une métaphore émotionnelle permettant de gérer des conflits localisés en fonction des intérêts de chaque Etat. Ainsi, le lien danubien s'entend davantage comme un enchevêtrement d'intérêts, d'influences politiques et économiques.

### **2.1.2. Voie de circulation**

Le Danube est perçu par les acteurs autrichiens principalement comme un axe de transport, une voie de communication fluviale. Un problème d'actualité demeure le manque d'infrastructures portuaires sur la partie inférieure du fleuve, à partir de Vienne. De plus, l'achèvement du canal Rhin-Main-Danube a surtout produit un accroissement du trafic dans la partie supérieure du fleuve, avantageant donc l'Autriche et la Bavière. Paradoxalement, l'avenir peut sembler prometteur pour l'Autriche. D'un côté, la durée d'acheminement des marchandises par péniche de Vienne à Constanta prend entre quatre et cinq jours, de l'autre, le canal RMD n'est pas très large et du fait de nombreuses écluses, le trajet Vienne-Rotterdam

prend une dizaine de jours. Les péniches à gros tonnage sont handicapées en amont de la capitale. Par ailleurs, il reste un défaut majeur lié à la géographie humaine du Danube : les espaces à forte densité n'existent pas le long du fleuve, hormis dans les capitales. D'après les acteurs autrichiens, le Danube ne sera jamais un axe de circulation comparable au Rhin, lequel se trouve dans un réseau enchevêtré de voies de circulation.

### 2.1.3. Coopération régionale

La priorité dans les relations internationales se situe donc sur le processus d'adaptation et d'arrangements au sein de l'UE, l'objectif étant d'être un membre actif de l'Union et de veiller à stabiliser l'Est européen. A terme, il s'agit de promouvoir le processus d'intégration des PECO. Pour cela, l'Autriche se présente véritablement comme un lien, utilisant l'argumentaire danubien. Cette fonction de pont entre l'Est et l'Ouest reste pourtant très aléatoire. En effet tous les responsables autrichiens sont conscients du poids prédominant de l'Allemagne. Selon certains, la fonction de pont relèverait même du mythe. Par ailleurs, la présence allemande en Autriche ne présente pas d'opposition et est parfaitement intégrée. De la part de la Commission européenne il n'existe pas encore de politique vers le Sud (Südospolitik) passant par l'Autriche. Aussi l'Autriche développe-t-elle des relations économiques et commerciales avec les pays voisins qui ont un potentiel d'avenir : la Slovaquie, la Hongrie, la République tchèque, la Pologne. On le voit ceux-ci n'appartiennent pas tous aux rives du Danube.

### 2.1.4. Axe organisateur

Le Danube est perçu comme axe organisateur lorsqu'il s'agit d'actions du domaine culturel, touristique, de l'environnement, et de plus, limitées le long du fleuve. Au printemps 1998 se tenait à Vienne la Conférence internationale sur le Danube. Elle a tenté de dégager les pistes de réflexion pour définir le plus concrètement possible quels sont les intérêts autrichiens dans l'espace danubien. Il en ressort que l'objectif stratégique relève d'un défi. D'après H.Farnleitners, ministre de l'Economie, il ne s'agit pas de percevoir l'espace danubien comme une nouvelle division du travail, au sens politique du terme, mais de développer une « stratégie de l'Est » où plusieurs centres économiques doivent se renforcer pour devenir un « centre multipolaires ». Cette vision très intellectualisée du Danube moderne confirme cependant le rôle de facilitateur ou de catalyseur qu'entend jouer l'Autriche.

Il faut désormais attendre quelques mois afin d'analyser les premières mesures que prendra le gouvernement de coalition autrichien. Les réactions des gouvernements européens, l'attitude du Conseil de l'UE conditionneront pour une partie le sentiment pro ou anti européen de l'électorat autrichien, lequel détient le dernier mot.

## **2.2. Hongrie :**

La Hongrie fait partie de l'OTAN depuis mars 1999 et cette appartenance est paradoxalement perçue par les dirigeants hongrois comme comportant des risques d'isolement si les pays voisins ne se voient pas offrir par l'OTAN et l'UE des possibilités d'intégration à moyen terme. Cette perspective encourage les responsables hongrois à assumer des responsabilités régionales. D'ailleurs, le problème des minorités, notamment celui des hongrois de Transylvanie en Roumanie, semble évoluer positivement et n'est plus un obstacle aux relations bilatérales. En revanche, la division de l'Europe en deux blocs durant l'ère soviétique a modifié en profondeur la signification économique et politique de cet axe

danubien qui joue tantôt le rôle d'axe de développement et d'approvisionnement , tantôt celui de projet géopolitique. Est-ce que celui-ci peut redevenir le support de nouvelles stratégies ?

### 2.2.1. Axe de développement :

Les facteurs de développement s'appuient sur des conditions naturelles, une organisation, des flux d'échanges commerciaux dans un contexte géopolitique modifié. On peut dégager parmi ces facteurs ceux qui augmentent le trafic et ceux qui tendent à le réduire.

#### 2.2.1.1. Les facteurs d'une croissance du trafic sur le Danube

##### - l'Allemagne : premier partenaire commercial<sup>1</sup>

On peut penser que le Danube est en mesure de jouer un rôle accru en tant qu'axe économique eu égard à l'évolution des relations commerciales germano-hongroises. La part de l'UE dans le commerce extérieur hongrois est en effet de 66% pour l'année 1997 (71% pour les exportations, 62% pour les importations), mais c'est surtout la part de l'Allemagne qui est significative avec 27% des importations et 37% des exportations. Les échanges commerciaux entre la Hongrie et l'Allemagne représentent en valeur financière près de 13 milliards de dollars en 1997, ceux ci ont plus que doublés entre 1991 et 1997. En outre l'Allemagne est le premier investisseur avec 30% des investissements étrangers totaux. On les retrouve principalement dans les secteurs de l'industrie électronique et automobile , lesquels correspondent souvent à des délocalisations. L'importance de l'échange qu'apporte le Danube se retrouve dans la part que représente la Bavière dans les échanges germano-hongrois, soit 27%. A titre de comparaison, ce pourcentage équivaut à 8% du commerce extérieur hongrois et presque le double du commerce franco-hongrois.

##### - la Commission du Danube

La convention régissant la circulation sur le Danube a été signée à Belgrade le 18 août 1948. La Commission du Danube dont la création remonte aux conférences de Paris de 1856 et 1921 a été chargée de veiller à l'application de cette convention. Sa caractéristique principale est d'engager les pays riverains à garantir une libre circulation sur le fleuve. En outre , la Commission prépare les projets d'aménagement suggérés par les Etats riverains et évalue leur coût ainsi que leur intérêt, elle adresse des recommandations aux pays membres , elle contribue à l'harmonisation des systèmes de navigation et des formalités douanières et sanitaires. Ses langues officielles sont le français et le russe. Elle élit un président, un vice-président, et un secrétaire pour trois ans.

##### - le contexte géopolitique

Entre 1945 et 1990, le trafic danubien a été victime de la faiblesse des échanges Est-Ouest sur le continent européen. La dislocation du bloc communiste s'est accompagnée de l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube entre Nuremberg et Kelheim le 21 septembre 1992. Sa mise en service permet la constitution d'un réseau fluvial trans-européen de Rotterdam à Sulina de 3500 kilomètres. En outre le fleuve revêt un intérêt économique non négligeable pour l'Allemagne et l'Autriche. Au début de la décennie 90, 20% du trafic marchandises allemand s'effectuait par voie d'eau; la place de celle-ci tend de plus à s'accroître légèrement. L'Autriche pour sa part qui subit les désagréments du trafic routier dus à sa position de carrefour, met en œuvre une coopération avec les pays voisins afin de réorienter

---

<sup>1</sup> Gilles LEPESANT « *Géopolitique du Danube* » Ellipses, page16

une partie des échanges sur le Danube. La Hongrie peut tirer profit de cette situation, la Roumanie également qui souhaite s'intégrer dans l'espace économique Ouest européen.

#### 2.2.1.2. Les facteurs d'un trafic modeste sur le Danube

-des conditions naturelles

De par ses caractéristiques naturelles, le Danube se divise en trois segments : le Haut Danube (de Kelheim à Gönyü), le Moyen Danube (de Gönyü à Turnu-Severin), le Bas Danube (jusqu'à Sulina). De nombreux barrages, une profondeur souvent réduite, handicapent le trafic sur les trois segments. De plus le passage étroit du Bosphore limite encore les possibilités du Danube comme axe de pénétration.

-un facteur de division de l'espace hongrois

Györ et Budapest sont les seuls centres urbains d'envergure traversés par le fleuve. Le Danube ne structure pas de zone de peuplement ou d'axe de développement. Il présente un intérêt pour les industries utilisant l'eau pour des opérations de refroidissement comme les trois centrales thermiques situées aux environs de Budapest, un site sidérurgique, une centrale nucléaire à Paks. Le fleuve divise plus qu'il ne fédère les terres hongroises, l'Ouest du pays connaît un développement supérieur grâce aux investisseurs étrangers plus proches géographiquement.

-des suites de l'embargo<sup>1</sup>

Le trafic sur le Danube avait été multiplié par plus de treize entre 1950 et 1987 pour atteindre 92 millions de tonnes, grâce notamment à l'orientation des échanges vers le COMECON. La guerre en Yougoslavie et la mise en œuvre de l'embargo en novembre 1992 contre la Serbie ont atteint durement les échanges qui ne s'élevaient plus qu'à 20 millions de tonnes en 1994. Depuis le trafic connaît une hausse sensible (39 Mt), mais les effets de la guerre perdurent. En effet, les solidarités économiques ont été affectées, de nombreux acteurs ont trouvés des solutions alternatives qu'ils conservent, les modernisations de ports ont été retardées. Rien ne garantit un avenir plus radieux.

-une chute du trafic qui s'inscrit dans le long terme<sup>2</sup>

La section hongroise du Danube a vu son trafic augmenter pour atteindre en 1995, 5,9Mt sur un trafic total des ports danubiens de 39Mt. L'essentiel du trafic correspond à des denrées exportées alors que les importations dominent dans le cas des ports roumains, bulgares et autrichiens. De plus le trafic marchandises dans les ports hongrois a crû entre 1950 et 1990 huit à dix fois moins vite que dans tous les autres pays riverains situés en aval. Mais cette chute du trafic date des années 80, l'embargo n'a fait qu'aggraver la situation que la dislocation du bloc communiste avait déjà entamé.

-le rôle marginal du Danube dans les échanges de la Hongrie

Dans la mesure où seulement 2% du commerce extérieur hongrois s'effectue par la voie fluviale, il semble que l'axe danubien ne remplit pas de rôle majeur dans les échanges hongrois. De plus, à l'examen de la teneur des échanges du commerce extérieur hongrois, ceux sont les biens d'équipement et manufacturés qui occupent la place la plus importante. Les exportations portent principalement sur des biens industriels pour lesquels le transport fluvial n'est souvent pas le mieux adapté. Ainsi, les denrées qui transitent sur le Danube ne sont pas des produits finis ou à haute valeur ajoutée. Les ports hongrois voient passer des

---

<sup>1</sup> Gilles LEPESANT « *Géopolitique du Danube* » Ellipses, page18

<sup>2</sup> Gilles LEPESANT « *Géopolitique du Danube* » Ellipses, page19

produits pétroliers, du gaz, des minerais de fer, des céréales et oléagineux. Les produits manufacturés ne représentent qu'à peine 1% du trafic total des ports. En outre le commerce avec les PECO, a considérablement chuté depuis la dissolution du COMECON, il représente 7% du commerce extérieur hongrois ; avec la CEI 9%<sup>1</sup>. Une reprise significative du trafic sur le fleuve pourrait intervenir en cas d'ouverture des marchés de l'UE aux produits agricoles roumains, ukrainiens, moldaves ou bulgares. Pour l'heure les capacités du fleuve sont sous-utilisées . La Commission n'est pas encline à autoriser des travaux d'aménagement malgré les pressions slovaques et hongroises. Ils font remarquer qu'en raison des nombreux barrages sur le fleuve et de l'impossibilité de naviguer de nuit, le trajet Constanta Rotterdam s'effectue plus rapidement sur mer que sur le Danube. A ce jour, il faut environ trois semaines pour relier Constanta à Rotterdam alors que par la mer via Gibraltar et le Bosphore le temps nécessaire est trois fois inférieur avec un volume transporté supérieur, et donc des coûts plus avantageux.

-une flotte peu développée<sup>2</sup>

Le nombre de ports adaptés au transport combiné paraît insuffisant pour absorber une bonne partie du trafic Est-Ouest en croissance , ce qui explique les projets à l'étude dans les ports de Győr et de Mohacs. La part de la Hongrie dans la flotte danubienne (4706 unités) est relativement limitée (203 unités). Les pays riverains en possèdent davantage 2128 pour la Roumanie, 1000 pour l'Ukraine, 730 pour la Yougoslavie. La société étatique hongroise Mahart a laissé la place à une vingtaine de sociétés privées. Leurs bâtiments ont transporté en 1995 la quantité la moins importante de marchandises parmi les pays riverains (825000t contre 12Mt pour les roumains, 4,2Mt pour les ukrainiens, 1Mt pour les bulgares, 2,6Mt pour les slovaques, 1,9Mt pour les autrichiens).

### 2.2.2. Axe d'approvisionnement

Dans sa résolution 21/1993 le Parlement hongrois affichait un objectif stratégique concernant sa politique énergétique , il souhaitait diversifier ses approvisionnements et limiter la dépendance vis à vis de la Russie. Le Danube n'est appréhendé que comme un axe de secours d'approvisionnement en cas de rupture de la voie par la façade maritime. La production énergétique nationale couvre plus de la moitié des besoins en ce qui concerne le gaz et le pétrole. Cependant la production devrait décliner compte tenu de l'épuisement des réserves. De plus le fournisseur principal demeure la Russie et en cas de rupture d'approvisionnement il est prévu de recourir aux stocks , de limiter la demande intérieure par la hausse des prix , et en cas de crise grave d'utiliser les barges sur le Danube. Pour l'alimentation en pétrole, la Hongrie dispose de deux oléoducs principaux. Le premier, Amitié II, d'une capacité de 10Mt/an, traversant l'Ukraine remplit largement ses fonctions puisque le pays n'a un besoin actuel que de 7Mt/an. Le second, Adria, d'une capacité de 10Mt/an également, rejoint le port croate de Omisalj et est connecté à l'oléoduc Amitié II au sud de Budapest. Il était conçu à l'origine pour diversifier l'approvisionnement en important du pétrole du Moyen-Orient . Cet oléoduc resta inutilisé entre 1991 et 1995 à cause de la guerre en Yougoslavie. Il ne présente plus vraiment d'intérêt aujourd'hui compte tenu des besoins actuels du pays.

---

<sup>1</sup> Gilles LEPESANT « *Géopolitique du Danube* » Ellipses, page21

<sup>2</sup> Gilles LEPESANT « *Géopolitique du Danube* » Ellipses, page23

Les réserves de charbon sont importantes mais seulement une faible partie n'est exploitable. Les importations proviennent principalement de République tchèque, de Slovaquie, de Russie et de Pologne.

En ce qui concerne les importations de gaz, le raccordement avec le réseau Ouest européen a été achevé en 1996 à Baumgarten en Autriche et à Győr. Sa capacité est de 4 milliards de m<sup>3</sup>/an, mais son utilisation reste limitée compte tenu de son prix : 90% des importations proviennent de Russie et 10% du réseau Ouest européen.

S'agissant d'électricité, les incertitudes d'approvisionnement en provenance d'Ukraine et de Russie là aussi, ont incité les responsables hongrois à se coupler au réseau occidental et à développer la production nationale. Celle-ci assure aujourd'hui 95% des besoins, et le raccordement au réseau autrichien est effectif depuis 1991.

Il apparaît donc qu'en matière énergétique le Danube ne représente qu'un intérêt limité, la production nationale et les raccordements vers le Sud et vers l'Ouest devant suffire à pallier d'éventuelles ruptures d'approvisionnement de la part de la Russie.

### 2.2.3. Support d'un projet géopolitique

Différents auteurs soulignent la communauté historique rassemblant les peuples de la région durant plusieurs siècles. Il est ainsi fréquemment rappelé que les hongrois et les slovaques ne se sont jamais livrés de guerre d'indépendance, qu'une parfaite symbiose existait entre les deux peuples. Cette représentation est néanmoins contredite par l'état des relations diplomatiques actuelles puisque c'est avec la Roumanie, pays perçu comme balkanique, que ces relations sont les moins conflictuelles.

#### 2.2.3.1. Intégration à l'OTAN et l'UE

L'élargissement de l'UE et de l'OTAN arrime la Hongrie à l'espace stratégique Ouest européen, mais il est perçu par les responsables hongrois comme comportant des risques d'isolement par rapport aux pays voisins. Depuis le 12 mars 1999, la Hongrie a intégré l'OTAN. Désormais la question de l'élargissement de l'UE domine les débats. Les négociations lancées le 31 mars 1998 se poursuivent à un rythme propre à chaque Etat candidat et c'est en effet précisément ce que préconisait le Conseil européen de Luxembourg de décembre 1997 : « L'examen des progrès accomplis par chaque Etat candidat de l'Europe centrale et orientale sur la voie de l'adhésion au regard des critères de Copenhague, et en particulier du rythme de la reprise de l'acquis de l'Union, fera l'objet de rapports réguliers de la Commission au Conseil, accompagnés, le cas échéant, de recommandations pour l'ouverture de conférences intergouvernementales bilatérales, et ce, dès la fin de l'année 1998. Préalablement à ces rapports, la mise en œuvre des Partenariats pour l'adhésion et l'état de reprise de l'acquis seront examinés avec chaque pays candidat dans le cadre des instances des Accords européens. Les rapports de la Commission serviront de base pour prendre, dans le cadre du Conseil, les décisions nécessaires sur la conduite ou l'extension des négociations d'adhésion à d'autres candidats. Dans ce contexte, la Commission continuera à suivre la méthode retenue par l'Agenda 2000 pour l'évaluation de la capacité des Etats candidats à remplir les critères économiques et à assumer les obligations qui découlent de l'adhésion. Il conviendra de maintenir une approche dynamique dans l'évaluation des progrès faits par les Etats candidats dans le cadre des rapports réguliers que la Commission soumettra au Conseil. »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Edith LHOMEL « *L'Europe centrale et orientale* », la Documentation française, Paris, 1995, 235 pages.

Lorsque la première phase d'élargissement sera parachevée, la Hongrie ne comptera que peu de frontières communes avec un autre Etat membre de l'UE et n'en comporte aucune avec un pays membre de l'OTAN. De plus parmi les pays voisins plusieurs sont confrontés à des processus de construction étatique et nationale (Croatie, Slovaquie, Yougoslavie) ou à des réformes économiques et politiques relativement incertaines (Roumanie). C'est pourquoi les responsables hongrois entendent se prémunir grâce à des coopérations régionales développées avec l'appui des deux institutions UE et OTAN.

#### 2.2.3.2. Héritage peu favorable à la coopération

Le développement d'une coopération régionale se heurte à plusieurs obstacles. L'héritage communiste en constitue un dans la mesure où, avant 1989, les pays de la région se percevaient moins comme partenaires que comme concurrents (Yougoslavie, Roumanie, Hongrie). Les enjeux de cette rivalité étaient politiques et économiques. Il s'agissait de limiter la dépendance par rapport à l'URSS et de nouer des relations privilégiées avec l'Europe de l'Ouest et les USA. La Hongrie avait entrepris des réformes rapprochant son économie de celle d'un pays capitaliste. L'idée était d'alimenter une modernisation et un développement économique sans remettre en cause la direction politique. Elle a obtenu de bons résultats sur ce plan, parvenant à dépasser la Tchécoslovaquie à la fin des années 80 et à attirer les investisseurs occidentaux. Les atouts mis en valeur dans cette concurrence entre les pays de la région étaient les avantages offerts aux investisseurs étrangers et la capacité des systèmes politiques à se distancer du système soviétique. En ce sens, la coopération régionale n'intéressait aucun des pays. Le vice-président de la Commission des Affaires étrangères au parlement hongrois A.Barsony estime que le processus d'élargissement de l'UE et l'admission à l'OTAN doivent permettre de rompre avec la logique de concurrence entre pays danubiens à moyenne échéance. La sélection opérée par ces deux institutions doit être interprétée par les pays tenus à l'écart de la première vague comme la preuve que la seule voie possible est celle des réformes profondes. Selon lui, la Roumanie, la Slovaquie, la Yougoslavie (Serbie) paient le prix d'une stratégie personnelle, illusoire, fondée sur le maintien partiel du système précédent. Le coût de cette stratégie est l'isolement. Celui-ci, redoutable pour les intéressés, touche aussi la Hongrie, notamment les minorités hongroises. Il importe donc que l'élargissement loin de relancer la rivalité entre les pays riverains, permette d'associer l'ensemble de la région. L'intégration régionale devrait permettre également de ne plus traiter la question des minorités de manière bilatérale. Concernant l'OTAN, M.Gyarmati Secrétaire d'Etat adjoint au ministère de la Défense, estime que si l'article 5 revêt une importance fondamentale, le concept de Combined Joint Task Force (CJTF) peut être plus opératoire et utile dans les Balkans : « Les nouveaux pays membres vont permettre à l'Alliance de mieux comprendre la Russie et les Balkans. Nous avons une histoire commune avec eux, ils nous connaissent bien et nous les connaissons bien. »

#### 2.2.3.3. Coopération régionale différenciée

Pourtant, la coopération régionale s'impose aussi pour des raisons économiques. Le danger serait que les pays de la région constituent une périphérie de l'espace économique européen dont le centre serait l'Allemagne. En effet à l'instar des pays de l'UE, les relations de la Hongrie doivent être diversifiées et renforcées avec les pays voisins. Après quelques différends survenus avec la Pologne dans le cadre des droits de douane sur le maïs en 1998, la Hongrie souhaite différencier les relations économiques régionales avec ses proches voisins.

*Vis à vis de la République Fédérale de Yougoslavie* : les responsables hongrois semblent soucieux d'assumer leurs nouvelles responsabilités acquises récemment en intégrant l'OTAN. Ils souhaitent conserver une attitude impartiale tant vis à vis de la Croatie que de la

Yougoslavie. Au ministère de la Défense, on insiste sur le fait que la Yougoslavie doit réintégrer le concert des nations européennes en précisant que ce pays constitue un accès traditionnel à la Méditerranée pour la Hongrie. A.Barsony disait récemment : « Nous nous sentons plus proche de l'agressé que de l'agresseur, mais nous ne pouvons pas ignorer notre minorité installée en Voïvodine. »<sup>1</sup> Le ministère de la Défense précisait également : « Il serait temps que la Yougoslavie redevienne ce qu'elle a toujours été pour nous ,à savoir un partenaire commercial majeur, mais nous ne pouvons pas agir seuls. Nous ne pouvons que plaider sa cause auprès des différentes institutions (OSCE, FMI, Banque mondiale) qu'elle souhaite réintégrer. »

*Vis à vis de la Slovénie* (non danubien) : les responsables hongrois se préoccupent par ailleurs de la continuité territoriale de l'OTAN. Une coopération militaire a été engagée avec la Roumanie et la Slovaquie estimant que ces deux pays figuraient parmi les candidats à un prochain élargissement de l'OTAN. La Hongrie valorise ainsi sa position géographique centrale sur un axe Adriatique Mer Noire. Elle prépare de plus, la mise en œuvre d'une brigade commune. La Slovénie est considérée comme un partenaire privilégié notamment en raison du lien territorial « otanien » qu'elle constitue entre la Hongrie et l'Italie. Par ailleurs , la minorité hongroise de Slovénie ne représente pas un différend diplomatique entre les gouvernements.

*Vis à vis de la Roumanie* : « Nous tenons à montrer à nos voisins et notamment à la Roumanie que notre entrée dans l'OTAN ne pénalise pas nos relations bilatérales, qu'au contraire elle les enrichit et prépare un second élargissement. » explique M.Barsony. La coopération militaire débutée dès les années 90, se traduit par des dispositions renforçant la transparence : toute manœuvre de plus de trois mille hommes est déclarée. Il est envisagé également un rôle plus actif au sein de l'OTAN avec la Grèce et la Turquie vers la Mer Noire via la Roumanie.

Depuis la signature du Traité d'entente, de coopération et de bon voisinage le 16 septembre 1996 , et l'élection de M.Horn en Roumanie, l'amélioration des relations diplomatiques est remarquable. En visite en Hongrie en janvier 1998, M.Horn a promis une éducation en langue maternelle à tous les hongrois de Roumanie. Le fait que la visite n'ait pas été annulée en dépit du contexte de politique intérieure turbulent et que le président ait été accompagné de sept ministres fut perçue très positivement par les responsables hongrois. Un consulat va être ouvert à Constanta en Roumanie. Mais cette perception très positiviste n'est pas partagée par tout le monde. M.Balogh, ambassadeur et Directeur de l'Institut hongrois des Affaires internationales estime que la Roumanie appartient à l'aire balkanique et qu'elle relève d'une aire civilisationnelle différente. Certes , le gouvernement actuel roumain est désireux d'atteler le pays aux institutions euro-atlantiques, la minorité hongroise n'est plus considérée comme une cinquième colonne, en cela « il nous faut les soutenir car les changements ne sont pas irréversibles. » Selon M.Balogh les facteurs importants de l'évolution en Roumanie sont l'attitude de l'OTAN et de l'UE. La perspective d'adhésion est essentielle pour les roumains , une déception serait la source de conséquences désastreuses pour tous les pays riverains.

Un autre paramètre dominant dans la perception hongroise est que seule une modernisation rapide de la sphère économique roumaine serait en mesure de modifier l'orientation balkanique ressentie jusqu'à présent. C'est pourquoi différentes actions ont été entreprises, comme : les ministères des transports respectifs travaillent sur un projet d'autoroute entre Budapest et Bucarest, des rencontres entre les membres de la Commission parlementaire des Affaires étrangères des deux pays ont lieu régulièrement. Mais cette

---

<sup>1</sup> entretien entre Andras BARSONY et Gilles LEPESANT en mai 1998 « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, page 30.

relation devrait être plus poussée et pragmatique comme le pense A.Barsony. En effet, la Hongrie a deux objectifs simples que sont la relance de la coopération économique et le développement des infrastructures entre les deux pays. Cela se traduirait par l'augmentation de points de passage frontaliers, par la modernisation du système bancaire roumain et la refonte du système législatif considéré comme ayant quinze ans de retard sur le leur.

Le rôle de puissance régionale ne semble pas revendiqué par la Hongrie comme il peut l'être par les élites en Pologne vis à vis de l'Ukraine. Néanmoins la volonté d'appuyer le mouvement des réformes est avéré, mais la Hongrie ne se considère pas chargée d'une « mission à l'Est » ; de plus la Roumanie est perçue comme un partenaire nettement moins imprévisible que l'Ukraine.

*Vis à vis de l'Ukraine* : un risque politique et économique est identifié. La transition en Ukraine n'est pas considérée comme irréversible, même si le risque militaire semble exclu faute de moyens financiers adéquates. L'Ukraine en est un peu au même stade que la Russie en 1993-1994. La réélection du président Koutchma en 1999 laisse entrevoir une forme de consolidation structurelle d'un édifice encore fragile. Cependant, l'Ukraine ne possède pas de système énergétique propre et son réseau économique est orienté vers la Russie. En cela elle s'oppose à la Roumanie qui a les moyens d'une indépendance par rapport à la Russie. Au ministère de la Défense, on explique qu'il n'y a pratiquement pas de coopération militaire avec l'Ukraine notamment à cause d'un manque d'intérêt des deux côtés et d'une faiblesse de moyens financiers mis à disposition par les responsables ukrainiens. A.Barsony qualifie même « d'illusoire la perception polonaise d'une Ukraine appartenant à l'Europe centrale et ayant vocation à adhérer à l'OTAN et à l'UE. »

*Vis à vis de la Slovaquie* : paradoxalement, alors même que le statut de la minorité hongroise de Slovaquie est plus favorable que celui de Roumanie, c'est en Slovaquie qu'il est le plus aigü. L'explication tiendrait dans la non application de dispositions pourtant convenues par les autorités slovaques notamment par le manque d'infrastructures mises en place. Les responsables hongrois tentent d'internationaliser ce problème afin de ne pas alimenter les tendances nationalistes et anti-européennes en Slovaquie. Les différends actuels sont minimisés sous le prétexte historique qu'il y a toujours eu d'excellentes relations entre les peuples hongrois et slovaques. Cependant, A.Barsony souligne qu'à la différence de la Roumanie, la Slovaquie est indéniablement un Etat d'Europe centrale. Sa structure sociale, ses valeurs de société, son histoire rapprochent les deux pays, c'est sans doute pour ces raisons que la politique de V.Meciar est jugée avec indulgence. L'attitude du premier ministre slovaque est en fait replacée dans son contexte de formation nationale que connaît la Slovaquie et est donc considérée comme temporaire. Un problème demeure malgré tout entre les deux gouvernements celui du barrage de Gabčíkovo. Selon A.Barsony, ce différend n'est qu'un problème technique, toute autre interprétation n'est pratiquée qu'à des fins politiques. « La Slovaquie possède les bases d'une normalisation de la vie économique et politique. Il y manque pour l'heure une volonté politique au plus haut niveau. En Roumanie, la volonté est présente mais les traditions sont balkaniques. »<sup>1</sup>

Au ministère de la Défense, on estime que la Slovaquie tente de tirer profit de sa position stratégique pour obtenir des avantages énergétiques et de coopération militaro-industrielle. Le nationalisme slovaque emprunte quelques références au panslavisme, pour autant le rapprochement avec la Russie n'est pas craint, ne serait-ce qu'en raison de la situation économique et sociale russe. Un risque politique est donc identifié tandis qu'en Roumanie le risque perçu est à la fois politique et économique. En fait, on redoute que la Slovaquie soit durablement écartée d'une adhésion à l'OTAN et à l'UE.

---

<sup>1</sup> Entretien entre Andras BARSONY et Gilles LEPESANT en mai 1998 « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, page 35.

#### 2.2.4. Axes privilégiés

La guerre en Yougoslavie a compromis les relations entre la Hongrie et la Serbie. Ainsi, l'axe privilégié et considéré comme le plus important est devenu l'axe Vienne-Budapest-Bucarest. Le bénéficiaire de cette réorientation est la Roumanie, ce qui aux yeux des responsables hongrois représente un intérêt économique et politique. Un second axe relie Trieste, Budapest et Kiev. Cet axe est commercial, comme en témoignent les investissements opérés par la société MOL en Transylvanie, en Moldavie et en Ukraine. Il n'a pas de signification politique, hormis au sein d'institutions comme le Conseil de l'Europe et l'OSCE.

##### 2.2.4.1. Les tendances :

Trois tendances peuvent être schématiquement recensées au sein du paysage politique hongrois au sujet de la politique régionale. La première incarne la volonté d'une présence forte dans la région en prenant appui sur les minorités hongroises. La deuxième tendance préfère à cette approche ethnique une approche territoriale selon laquelle la Hongrie doit s'affirmer sur la base de ses intérêts géoéconomiques et géostratégiques. La troisième tendance nie à la Hongrie des responsabilités régionales, l'intégration institutionnelle dans l'OTAN et l'UE devant être l'unique priorité de la politique étrangère hongroise. J.Martonyi, Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de 1991 à 1994 pense que la priorité doit aller aux enjeux économiques mais que la politique doit créer un équilibre entre l'intégration européenne, la politique de voisinage et une attention accordée aux hongrois de l'étranger. Le Premier ministre V.Urban, 37 ans, a confirmé la nécessité de compléter les accords passés notamment avec la Roumanie sur l'usage de la langue hongroise dans le système éducatif roumain. Le Président adjoint du Fidesz, (Alliance des jeunes démocrates Parti civique hongrois, 7% aux dernières élections) Z.Nemeth, s'est lui exprimé en faveur d'un élargissement de l'OTAN et de l'UE à la Roumanie et a plaidé en faveur de l'annulation du régime de visa appliqué par les pays membres à l'encontre de ce pays. En revanche, G.Jeszsky ancien ministre des Affaires étrangères reste très critique vis à vis du traité roumano-hongrois qu'il considère comme trop favorable à Bucarest. Il ne croit pas à un renouveau de la solidarité danubienne. « Les frontières ont brisé durablement les solidarités qui existaient autrefois. Il faut maintenant résonner au niveau des Etats et développer la coopération avec nos voisins, penser les réorganisations dans le cadre d'une Union européenne élargie. Dans la région à cause de la Seconde Guerre Mondiale et des frontières mises en place, entre autres le long des fleuves, ces derniers séparent plus qu'ils n'unissent. Le Danube devrait jouer le rôle d'un lien. Ce n'est pas le cas. L'idée d'une solidarité danubienne a une longue tradition en Hongrie, notamment dans la littérature. Je voudrais la voir renaître mais c'est, me semble-t-il, sans espoirs. Dans l'entre-deux-guerres beaucoup d'experts y ont réfléchi mais aujourd'hui seuls les hongrois y croient. Même le Chancelier autrichien reconnaît ne pas avoir d'illusions à ce sujet. C'est une idée morte. Seuls, peut-être, des liens économiques peuvent se reconstituer lentement. »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> entretien entre Geza JESZENSKY et Gilles LEPESANT « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, Perspectives stratégiques, page 38.

#### 2.2.4.2. Les coopérations locales :

Le gouvernement hongrois soutient tout développement de coopération frontalière de niveau local, mais il refuse d'institutionnaliser cette coopération afin de ne pas nourrir les soupçons dans les régions frontalières voisines. Le degré de centralisation des régimes roumain et slovaque ne facilite pas le rôle des acteurs locaux hongrois. Les accords cadres existent mais ne sont pas pleinement utilisés en raison de méfiances persistantes. Cependant parmi ces accords signés ou implicites quelques régions sont identifiables et tentent de faire vivre leur lien. Une eurorégion intitulée DMT (Danube Marosh Tisa) s'est constituée dans le Sud du pays en novembre 1997. Les participants hongrois souhaitent associer des villes yougoslaves mais le gouvernement de Belgrade a refusé ne souhaitant pas renforcer le rôle régional de Novi Sad. Une autre eurorégion, celle des Carpates, représentant 140 000 kilomètres carrés et 14 millions d'habitants, voit une partie de ses projets financés par la fondation des Carpates, alimentée elle-même par la fondation américaine Mott. L'un des initiateurs du projet, l'ancien voïvode A. Peziol, tire un bilan mitigé de l'activité de l'eurorégion entre 1993 et 1998 : « En dépit de quelques résultats, trop peu a été fait ces cinq dernières années. La responsabilité en incombe aux systèmes centralisés qui interdisent aux acteurs locaux de se mobiliser autour de projets concrets mais aussi un manque de volonté politique des acteurs locaux. »<sup>1</sup>

L'UE intervient également dans le financement des projets par le biais de cofinancements et en associant les Etats centraux. Les projets sont concentrés à la frontière austro-hongroise (7 millions d'euros en 1995 14 millions en 1997)<sup>2</sup>. Le montant n'a été que de 5 millions d'euros à la frontière roumaine. Ces projets cofinancés concernent l'infrastructure, le développement économique et la protection de l'environnement. Des financements européens tripartites existent aussi dans des proportions plus réduites : Autriche Hongrie Slovaquie (1,5 million). Les acteurs locaux hongrois des régions frontalières avec la Croatie et la Serbie pressent la Commission européenne de mettre en œuvre des programmes similaires de coopération. Le gouvernement hongrois soutient ces points de vue et souhaite que cette coopération ait lieu en priorité avec les pays qui resteront hors de l'UE après la première phase d'élargissement. Au travers de cette dévaluation des frontières, on y voit le moyen le plus acceptable de préserver les liens avec les minorités de l'étranger.

La principale crainte actuelle réside dans la définition des frontières de l'UE qui fait de la Hongrie un pays d'immigration après avoir été un pays de transit. Le pays est de surcroît confronté à la croissance du trafic de drogue. Les faibles contrôles à la frontière austro-hongroise renforcent l'intérêt de la Hongrie pour les réseaux d'immigration clandestine qui font transiter les immigrants par la Serbie et le Danube, la Slovaquie ou l'Ukraine. Le renforcement des contrôles le long des futures frontières externes de l'UE est perçu comme un risque vis à vis des minorités hongroises installées dans les pays voisins. Le ministre des Affaires étrangères a néanmoins écarté la proposition de l'association mondiale des Hongrois d'attribuer la double citoyenneté aux populations hongroises de l'étranger<sup>3</sup>. Cela aurait permis de détourner les restrictions prévues par les accords de Schengen. Mais selon lui, une telle option ne pourrait que compromettre le rapprochement avec les pays voisins et exacerberait la question des minorités en tension.

---

<sup>1</sup> Adam PEZIOL propos rapportés par Gilles LEPESANT

<sup>2</sup> Gilles LEPESANT « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, page 39.

<sup>3</sup> Istvan DOBRI, Département Slovaquie, Ministère des Affaires étrangères.

## **2.3. Slovaquie :**

La Slovaquie, indépendante depuis 1992, s'est séparée de la République tchécoslovaque grâce en partie au populisme nationaliste de V.Meciar. Sa géopolitique peut se résumer à des relations empreintes d'ambiguïtés avec les Hongrois et les Tchèques. Ce constat s'explique en partie par son histoire, son degré de développement économique, sa religion et surtout l'homogénéité de son peuple.

### **2.3.1. Nationalisme**

Dans l'ancien Empire austro-hongrois disparu après la première guerre mondiale, les Slovaques étaient sous domination hongroise, alors que les Tchèques dépendaient de l'Autriche. Les Traités de Trianon et de Saint-Germain-en-Laye en 1919 fixèrent le nouveau cadre dans lequel va évoluer la Tchécoslovaquie. C'est de cette époque là qu'un ressentiment envers les Tchèques se développe, les Slovaques moins industrialisés et moins urbanisés ont l'impression d'être considérés comme des citoyens de seconde zone. Les nationalistes Slovaques dénoncent alors le centralisme de Prague. En 1939, les indépendantistes Slovaques, catholiques, fondèrent le premier Etat slovaque indépendant, allié du IIIème Reich. L'opposition à Prague était patente et le caractère religieux, certes moins important que l'aspect économique, ne peut être écarté. L'Eglise réformée du côté tchèque s'opposait à l'Eglise catholique slovaque. Néanmoins, à l'issue du conflit mondial en 1945, la Slovaquie réintégra la Tchécoslovaquie. Elle bénéficia d'une augmentation des sites industriels, notamment sur Bratislava, après le printemps de Prague de 1968. Cependant, le renforcement du sentiment nationaliste s'est affirmé depuis la chute du communisme.

### **2.3.2. Au centre de l'Europe**

La population slovaque, très homogène et dominante sur son territoire, partage ses frontières avec une importante minorité hongroise qui vit dans le Sud depuis 1920. Celle-ci représente 12% de la population totale ; elle est ressentie comme une menace.<sup>1</sup>

Si l'accession à l'indépendance s'est déroulée sans heurts, la situation actuelle semble plus incertaine, malgré des signes encourageants. En effet, deux contentieux demeurent avec la Hongrie, il s'agit de la minorité qui réclame une certaine autonomie, et du barrage de Gabeikovo sur le Danube. La signature d'un traité de bon voisinage avec la Hongrie en mars 1995 est un signe positif. Le dernier contentieux de la Slovaquie réside dans l'héritage de la Tchécoslovaquie pour le partage des avoirs de l'ex-Etat avec la République tchèque.

Enfin, la Slovaquie fera sans doute partie d'une prochaine vague d'adhésion à l'OTAN et à l'UE, du moins c'est ce que souhaitent et argumentent les Tchèques. Il est notoire que la Slovaquie tient sa place au centre de l'Europe, et qu'elle peut contribuer de ce fait à lier les pays voisins danubiens ou non ; il est également remarquable de voir Bratislava plus proche géographiquement de Vienne, via le Danube et la route, que de Prague. Le pouvoir en place depuis 1998 dirigé par le premier ministre M.Dzurinda rassemble un large éventail de partis, conservateurs, libéraux, représentants de la minorité hongroise et ex-communistes ; ce qui devrait mettre fin à l'isolement diplomatique du pays.

---

<sup>1</sup> Yves LACOSTE, « *Dictionnaire de géopolitique* », Flammarion, page 1407.

## 2.4. Serbie :

### 2.4.1. Nationalisme

Issue de la fédération yougoslave qui se décomposa en avril 1992, la Serbie constitue aujourd'hui avec le Monténégro la RFY. La Serbie a connu depuis, de nombreuses luttes contre les peuples constituant l'ex-fédération avec pour constante la diminution continue du territoire yougoslave, bien sûr, mais aussi la dispersion du peuple serbe dans toute la Yougoslavie. Le conflit bosniaque, et la guerre du Kosovo au printemps 1999 ont sans doute démontré à S.Milosevic toute la volonté de la communauté internationale de ne pas le laisser commettre des crimes à l'encontre des Bosniaques et des Albanais kosovars, néanmoins celui-ci demeure toujours en place à Belgrade.

S.Milosevic a obtenu son pouvoir en développant un discours ultra nationaliste à la fin des années 80, prenant la tête du parti communiste serbe en 1987. Si la politique du président Tito avait globalement affaibli la Serbie afin de renforcer la Yougoslavie, le nationalisme serbe a tout naturellement trouvé un terrain fertile lors de la disparition de Tito. La géopolitique de la Serbie tend à retrouver cet espace perdu, se classant ainsi parmi les phénomènes de « grandisme »<sup>1</sup> que les PECO ont connu par le passé. En quoi l'appartenance à l'espace danubien peut-il rendre à la Serbie un peu de sérénité ? Il semble que la question ne soit pas à l'ordre du jour et que les préoccupations du peuple soient ailleurs.

### 2.4.2. Un régime corrompu

En effet, comme le relatait fin décembre 1999 le journal allemand Der Spiegel la situation se détériore à une allure vertigineuse à Belgrade. L'inflation atteint 15% par mois, le dinar ne vaut plus qu'un tiers de sa valeur officielle par rapport au mark. Des grands secteurs de la production industrielle sont paralysés, les échanges commerciaux entre les sociétés européennes ou américaines et la RFY sont interdits, il n'y a plus de liaisons aériennes directes avec l'Ouest. La Serbie, seul pays au monde qui soit gouverné par un homme accusé de crimes de guerre par un tribunal international, est isolée. Une grande partie de la population glisse vers la paupérisation et la désespérance, tandis que de nouveaux « hommes d'affaires » s'enrichissent grâce aux trafics de toutes sortes. Pendant un mois Milosevic a permis à tous les propriétaires de voitures de les faire immatriculer sans qu'ils aient à en prouver l'origine. Un nombre croissant de jeunes diplômés quittent leur pays, trois cents mille seraient partis. Mais à la différence de l'émigration économique des années 60, lorsque les Yougoslaves partaient pour l'Allemagne, l'Autriche ou la Suisse, il ne reste aujourd'hui ouverte que la seule frontière grecque. La Grèce évalue à plus d'un million le nombre d'immigrés sur son territoire et cherche à se débarrasser des clandestins. Une véritable saignée intellectuelle se développe.

Selon le journal serbe Vreme, le régime de Milosevic se comporte en « brigand ».<sup>2</sup> En effet, les autorités serbes tentent d'empêcher la mise en œuvre du programme d'aide européen « l'énergie pour la démocratie », destiné aux villes tenues par l'opposition. En compliquant les formalités administratives, il a pu être bloqué à la frontière de Macédoine un convoi de 330 tonnes de mazout destiné aux villes de Nis et Pirot. Par ailleurs, après les manifestations de l'automne, d'éminents professeurs ont été licenciés de l'université ; cette dernière ayant perdu son autonomie « grâce » à une nouvelle loi.

L'isolement de la Serbie se traduit dans la vie courante par le sentiment chez le peuple serbe que l'OTAN est responsable de son malheur. Comment dès lors songer à une coopération régionale ? Avec le voisin hongrois dont une minorité de 0,5 M d'habitants

---

<sup>1</sup> Aymeric CHAUPRADE, « *Introduction à l'analyse géopolitique* », Ellipses, page 122.

<sup>2</sup> « *Courrier international* » n°476, Erich FOLLATH du Der Spiegel.

peuple la Voïvodine, et qui appartient à l'OTAN ? Le véritable défi lancé à l'Europe et au devenir de l'axe danubien passe à l'évidence par une résolution du problème politique à Belgrade.

## **2.5. Roumanie :**

De tous les pays qui traversent le Danube, la Roumanie est celui qui a aujourd'hui le discours le plus riche en projets d'avenir. Ce discours n'est pas nouveau, il commence en effet dans les années 1830 lorsque les principautés de Valachie et de Moldavie sont connues sous le nom de principautés danubiennes. Les élites moldo-valaques de l'époque réussissent à s'attirer la sympathie de Napoléon III et de la reine Victoria qui voient dans l'union des deux pays la création d'un Etat ami et allié, gardien des bouches du Danube face à l'expansion russe en direction des détroits. La guerre de Crimée est menée justement dans ce but et elle permet l'éloignement de la Russie de cette zone en 1859.

Par ailleurs, la navigation à vapeur intègre le Danube aux échanges internationaux au même titre que l'ouverture des détroits suite au traité d'Andrinople (1829) avait mis fin au monopole ottoman sur la navigation en mer Noire. Le projet de percée d'un canal reliant le Danube à la mer Noire s'inscrit dans la même stratégie d'utilisation rationnelle du fleuve, car la navigation bute toujours sur les dangers rencontrés dans la zone des Portes de Fer et dans les bras du Danube, notamment celui de Sulina.

Bien sûr, des aménagements ont été apportés depuis, mais tardivement, à l'époque communiste. C'est donc au travers d'un point de situation et en analysant les atouts et les handicaps de la Roumanie, les différents partenaires sur lesquels le pays peut s'appuyer pour son projet « la Roumanie aux Carrefours » qu'il sera possible de mesurer comment est perçu le fleuve et s'il a des chances d'être l'axe fédérateur régional.

### **2.5.1. Point de situation :**

Les projets de la fin du dix-neuvième siècle ont pris forme il y a moins de trente ans par la construction des barrages et des hydrocentrales des Portes de Fer I (en 1972) et II (en 1994), et par le creusement du canal Danube Mer Noire avec deux branches débouchant sur les ports de Constanta et de Midia (en 1984 et 1987). Récemment deux firmes suisses Sulzer Hydro et ABB ont signé un contrat pour la modernisation de la première hydrocentrale des Portes de Fer. Parallèlement, l'ouverture du canal navigable Danube-Main-Rhin a complété cette nouvelle voie fluviale qui relie la mer du Nord à la mer Noire, de Rotterdam à Constanta. Sur les 2850 kilomètres que représente la longueur du fleuve, 2411 kilomètres sont navigables entre Ulm et Sulina. La Roumanie est bordée ou traversée par 1075 kilomètres du Danube, soit 42% de la portion navigable. En y ajoutant les bras secondaires du fleuve et autres canaux, le pays dispose d'environ 1700 kilomètres navigables.<sup>1</sup> Forte de ces atouts la Roumanie a présenté une série de projets ambitieux dont le projet présidentiel « La Roumanie aux Carrefours » lancé officiellement à Constanta le 3 juin 1997. Le but de ces projets est d'attirer sur différents corridors du TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) une bonne partie des hydrocarbures d'Asie centrale et du Caucase vers l'Europe. Ces corridors sont au nombre de trois pour la partie européenne : le n°IV, il relie Berlin Bratislava Budapest Bucarest Constanta, le n°VII qui relie Rotterdam Constanta par le Danube et par le

---

<sup>1</sup> Matei CAZACU, « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, page 44.

canal Danube-Main-Rhin, le n°IX qui relie Helsinki Kiev mer Egée par Constanta et Istanbul. L'importance de ces corridors pour la Roumanie s'explique par la demande accrue en hydrocarbures des pays européens . La demande devrait doubler dans les vingt-cinq ans pour passer de 70 à 140 millions de barils par jour. De plus, d'après une estimation du Conseil Mondial de l'Energie pour l'année 2020, il faut y ajouter environ 360 millions de tonnes de pétrole par an de consommation pour les pays riverains de la mer Noire et de l'Europe centrale. Par ailleurs la mise en exploitation prochaine des gisements de pétrole, de gaz naturel et des métaux rares de l'Asie centrale et du Caucase renforce l'intérêt de la Roumanie pour ces corridors.

La Roumanie veut jouer un rôle actif dans les processus de transport, de raffinage du brut, de liquéfaction du gaz et de redistribution des hydrocarbures. Ceci implique de sa part un engagement plus agressif sur les marchés des pays situés le long des corridors et périphériques. Ainsi, depuis mars 1998, la Roumanie a normalisé ses relations politiques avec la Hongrie (Traité du 16 septembre 1996) et avec l'Ukraine (2 juin 1997), elle a amélioré ses rapports avec la Bulgarie et la Turquie. En revanche, les relations avec la Serbie, la Slovaquie sont plutôt qualifiées de fraîches. Avec la Moldavie voisine, elle entretient une relation privilégiée et essaye de remplacer la Russie comme premier partenaire économique de Chisinau. Parmi les pays de l'UE, l'Italie occupe une place de choix dans la stratégie danubienne en tant que terminal occidental d'un futur oléoduc, peut être doublé d'un gazoduc sur le tracé Constanta Trieste. La nomination de A.Plesu comme ministre des Affaires étrangères en décembre 1997 , philosophe formé en partie en Allemagne, augure d'un resserrement des liens avec l'Allemagne et l'Autriche, sinon économiques du moins diplomatiques.

Actuellement c'est la guerre en Tchétchénie qui a convaincu les Etats-Unis de la nécessité d'une deuxième voie d'acheminement des hydrocarbures. Cette voie évitera le territoire russe et le terminal de Novorossisk. Ainsi, le 9 octobre 1995, les représentants de l'Azerbaïdjan International Operating Company (AIOC) réunis à Bakou ont annoncé publiquement leur décision du choix d'un double tracé pour l'oléoduc et le gazoduc de la mer Caspienne à la mer Noire : d'une part Bakou Novorossisk de 5 millions de tonnes de brut par an de capacité, et Bakou Poti en Géorgie de 10 millions de tonnes de capacité. En septembre 1997, la Russie et la Tchétchénie signaient un accord prévoyant la réparation et la réouverture de cet oléoduc moyennant finances de la part des russes et protection de l'oléoduc contre les sabotages et les vols. On sait aujourd'hui, avec la guerre, que les russes ont décidé de détourner l'oléoduc en contournant la Tchétchénie par le Daghestan.

## 2.5.2. Atouts et handicaps :

### 2.5.2.1. Les ports<sup>1</sup> :

Le port de Constanta est le port maritime le plus important du pays. Il a été construit à partir de 1896 en quatre phases, dont la dernière commencée en 1976 n'est pas encore terminée. Le port a une superficie de 3200 ha et remplit une double fonction de port maritime et danubien. La branche nord du canal Danube mer Noire débouche sur le port de Midia situé à 18 kilomètres au Nord de Constanta où se trouve la raffinerie de pétrole Petromidia. Lorsque la quatrième phase de construction sera achevée, Constanta deviendra le deuxième port d'Europe après Rotterdam, avec une capacité de manutention de 237 millions de tonnes par an et 260 compartiments opérationnels. Actuellement il est à 70% de cette capacité, cela représente aussi 4000 à 4500 navires traités par an. Constanta possède des terminaux spéciaux

---

<sup>1</sup> Matei CAZACU, « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, page 51.

pour le pétrole brut (24 Mt /an) et pour des produits pétroliers (12 Mt /an), un réservoir avec une capacité de 1,7 million de m<sup>3</sup> pour les minerais et le charbon, des navires RO-RO pour un trafic de trente mille camions par an, deux ferry-boats, un navire terminus et un deuxième en construction. Par ailleurs en juin 97 le gouvernement japonais a annoncé l'émission d'un crédit afin de construire un terminal pour les containers dans le port de Constanta. Enfin fin 1997 le gouvernement roumain annonçait la création d'une société mixte chargée de la construction, de l'administration d'un terminal de gaz pétrolier liquéfié (LPG). La société (Black Sea LPG Import Terminal Romania) appartient à 49% à des partenaires roumains (Romgaz, Rompetrol, Renel), la majorité étant en possession d'un consortium américain. Le terminal gazier, le plus grand de la mer Noire, sera opérationnel courant 2000. Le propane pompé par gazoduc à Bucarest pourra être exporté par conduites vers la Bulgarie, la Serbie et la Hongrie. Un second accord est à l'étude pour la construction d'un terminal pour le gaz naturel liquéfié (LNG) qui portera la capacité finale à 1Mt par an. D'autre part, le groupe italien ENI doit commencer la construction d'un oléoduc de Constanta à Trieste, cette conduite aura des ramifications vers la Serbie, la Croatie et la Hongrie. Constanta est enfin le terminal oriental de la route maritime transcontinentale (corridor Traceca VII), du corridor IV (voie ferrée et routes Berlin Constanta), et se trouve sur le tracé du corridor IX (Finlande Mer Egée).

Les autres ports danubiens de la Roumanie sont : Sulina, Agigea, Tulcea, Galati, Braila, et Giurgiu. Ils possèdent tous des zones libres. Cependant la mise en place de ces zones libres ne se fait pas sans difficultés. Ainsi, dans un article paru dans le quotidien România Libera, la sonnette d'alarme est tirée sur la situation réelle des zones libres à partir du cas de Braila. En effet une ordonnance du ministère des Finances d'octobre 1997 interdit la sortie de certaines marchandises comme l'alcool et les cigarettes, ce qui a pour effet d'annuler la loi de juillet 1992 portant création des zones libres. Le journaliste concluait à juste titre que faute de mesures d'harmonisation de la législation, la zone libre apparaît « pour le simple citoyen comme une autre invention incompréhensible dont seuls les petits malins de la transition roumaine peuvent bénéficier ».

La capacité totale de dépôt et de manipulation des marchandises des ports danubiens était en 1985 d'environ 45Mt/an. Cette capacité a été utilisée aux deux tiers. Depuis 1990, le trafic dans le canal de Sulina a chuté en dessous de 20% par rapport à 1989, suite à l'ensablement d'un navire et à la diminution générale de l'activité économique. Cette baisse de l'activité portuaire s'est poursuivie jusqu'à Constanta en 1996 et 1997. D'autre part l'industrie lourde implantée à Galati, et l'industrie chimique de Braila sont en pleine restructuration, cela se traduit par des fermetures d'usines et la suppression d'emplois par milliers. Le chantier naval de Giurgiu, pressé par les crédetes, paie ses dettes en bateaux ! Par ailleurs, une information diffusée par le ministère des Affaires étrangères de Bucarest mentionne que « les opérateurs de Hongrie et d'Autriche préfèrent décharger les marchandises transportées sur le Danube dans le port de Ruse, d'où elles sont dirigées par voie ferrée par la Bulgarie à Varna ou à Burgas. L'explication, basée sur le calcul économique, réside dans l'existence de tarifs désavantageux sur le tracé du canal Danube Mer Noire et dans le port de Constanta ».

#### 2.5.2.2. Baisse de l'activité maritime et fluviale :

Le déclin des transports fluviaux et maritimes, et de la construction navale n'est pas isolé dans l'économie roumaine. Durant l'année 1997, les scandales des navires roumains (non paiement des salaires), ou à équipage roumain, arrêtés dans divers ports du monde, on en comptait trente trois, certains durant plusieurs mois, avaient fini par émouvoir leur gouvernement. Le président E.Constantinescu dénonçait le pillage de leur richesse nationale

dans tous les segments vitaux que sont l'énergie, les finances, les transports et l'industrie de défense. La situation était telle qu'il était estimé que la flotte allait disparaître d'ici 2015. Ainsi E.Constantinescu s'expliquait de ses choix : « J'ai commencé par la flotte parce qu'à côté de la dimension économique il en existe une autre, beaucoup plus grave. Elle concerne la sécurité nationale, la sécurité de la Roumanie et les intérêts fondamentaux du pays. Nous vivons dans une région avec un indice élevé d'instabilité. La clé de l'avenir de cette région réside dans le développement du segment Mer Noire Mer Caspienne. Dans la stratégie de développement économique de la Roumanie, les relations avec l'Asie, le Pacifique et les autres régions du monde jouent un rôle extrêmement important. Donc, d'une part, par la réduction catastrophique du nombre des navires battant pavillon roumain, nous ne pouvons plus avoir le contrôle et la capacité de soutenir cette stratégie économique de la Roumanie, et nous pouvons nous trouver bloqués à chaque instant par des intérêts qui nous sont contraires. Il existe aussi un intérêt pour que la flotte roumaine soit éliminée de la compétition dans cette zone et spécialement de la région des mers Noire Caspienne Méditerranée. Il est clair que la concurrence internationale est impitoyable et le désastre de la flotte roumaine, qui seule peut soutenir une politique de développement puissant dans la zone, ce désastre ne peut que réjouir nos concurrents naturels dans cette zone et aussi ailleurs ».<sup>1</sup> Il évoquait également les risques de conflit dans la région et le rôle de la flotte civile dans le transport des troupes et des carburants dans une telle éventualité.

La plupart des navires roumains bradés par le ministère des Transports depuis 1990 ont été acquis par des armateurs grecs dans un premier temps, puis par des norvégiens. C'est à dire par des gens intéressés par le transport des hydrocarbures depuis Novorossisk, Poti et Batoumi vers les raffineries d'Odessa, de Varna (à noter la participation norvégienne à la construction de l'oléoduc Bakou Poti).

Une situation analogue à celle des transports fluviaux se retrouve dans le cas des voies ferrées : ainsi, il a été calculé que la réhabilitation et la modernisation, urgentes, des 880 kilomètres que comporte le tronçon roumain du corridor de transport pan européen IV, ces travaux indispensables selon les normes internationales coûteront environ 1,3 milliard de dollars et devront s'achever en 2003.<sup>2</sup> Selon une expertise américaine, l'infrastructure de la Roumanie dans son ensemble nécessiterait un investissement de 100 milliards de dollars pour être remise au niveau des exigences d'un pays développé. Dans cette estimation entrent, en dehors des routes et des voies de communication, la connexion de deux mille localités au réseau téléphonique interurbain, l'équipement des collectivités locales en matériel informatique, etc.

#### 2.5.2.3. Les eurorégions :

Par la voie de son président, la Roumanie a proposé la création de plusieurs eurorégions économiques en Europe centrale et orientale : Roumanie Ukraine Moldavie (Giurgiulesti Galati Reni, eurorégion du Bas Danube), Roumanie Hongrie Serbie, Roumanie Hongrie Autriche. Dans le cas de l'eurorégion du Bas Danube il est prévu la construction de réservoirs des hydrocarbures nécessaires tant à la consommation interne, surtout de la Moldavie, qu'à l'exportation sous forme de brut ou de produits raffinés. En février 1998, à Galati, les présidents roumain et moldave ont évoqué le fonctionnement de cette eurorégion lors de leur rencontre. Les projets bilatéraux débattus à cette occasion furent décidés d'être présenté au président ukrainien L.Koutchma, s'inscrivant ainsi dans un processus de collaboration économique trilatéral. Selon les déclarations des deux chefs d'Etat, les négociations ont abordé les domaines énergétique, douanier, bancaire et éducatif. Il a été décidé des rencontres directes entre les directeurs d'usine de production de meubles, de

---

<sup>1</sup> Emile CONSTANTINESCU, « *Curierul national* » du 26 septembre 1997.

<sup>2</sup> « *România libera* » du 11 décembre 1997.

médicaments ; de plus un comité interministériel est chargé de faire le bilan et d'élaborer les programmes de perspective abordés. Quelques détails ont été transmis dans les domaines énergétique et financier. La Moldavie pourra importer du gaz en provenance de Roumanie afin d'alimenter par un gazoduc ses villes de Balti et de Iasi. Dans le domaine bancaire il a été décidé l'ouverture de succursales de deux banques roumaines (BCR et Bankcoop) à Chisinau. Par ailleurs, les deux pays concourent à l'élaboration d'un code douanier efficace pour combattre la contrebande et le crime organisé. Selon les participants toutes ces avancées organisent le fonctionnement de la future zone libre et préparent le réveil de la zone économique des bouches du Danube en liaison avec l'Ukraine. A ce jour le fonctionnement de l'eurorégion du Bas Danube n'en est qu'à ses débuts, mais les volontés semblent bien réelles.

En ce qui concerne l'eurorégion Danube Mures Tisza qui correspond au projet commun avec la Hongrie et la Serbie, la situation demeure très précaire. Cette région comprend quatre départements roumains (2,1 M d'habitants), quatre départements hongrois (1,8 M), et la région autonome du Voïvodine (2 M). La grande majorité du territoire ainsi rassemblé est une plaine, donc une zone agricole. Mais le montant des investissements étrangers reste très en deçà des moyennes nationales. En revanche les trois pays font de grands efforts pour développer les infrastructures. D'après un journal hongrois « beaucoup de gens soutiennent que cette région ne fera jamais partie de l'Europe, et il est vrai qu'il y a très peu de capital autochtone ici. Les entreprises existantes ne disposent pas de marchés satisfaisants. Les eaux hongroises sont polluées et les rivières ne sont pas navigables. Le chômage y est très élevé. Le discours nationaliste dans toutes les langues de la région hausse le ton pour déclarer préférable la mort la tête haute plutôt que l'esclavage. Et, pendant ce temps, les jeunes des localités voisines de la frontière quittent leur pays où ils ne voient pas d'avenir pour eux, alors que les gens d'âge moyen soupirent après le temps passé lorsque leurs revenus même trop bas pour mener une vie décente leurs offraient une certaine sécurité ». <sup>1</sup> La mise en place de cette région est particulièrement laborieuse, le durcissement de l'embargo à l'encontre de la Serbie après la guerre du Kosovo ne facilite pas une approche régionale.

#### 2.5.2.4. Les projets :

Les projets de coopération régionale avancés par la Roumanie ne semblent pas partager le même enthousiasme par tout le monde. Les pays riverains de la mer Noire isolent quelque peu la Roumanie surtout depuis qu'elle a lancé son projet « la Roumanie aux Carrefours ». Depuis 1992 elle fait partie de la Zone de coopération économique de la mer Noire (ZCEMN), elle assure par ailleurs la présidence de l'Association parlementaire de la coopération en mer Noire. En 1997, lors de la conférence sur le thème « l'UE la Région de la mer Noire : l'extension de la coopération entre deux acteurs clés sur le marché énergétique mondial », les représentants des treize pays de la ZCEMN ont signé un mémorandum concernant la réalisation de trente deux projets d'interconnexion énergétique (pétrole, gaz, électricité) de la région balkanique avec les pays de l'UE, du Caucase et de l'Asie centrale. Ces projets seront réalisés grâce à l'assistance technique et au financement accordés par l'UE dans le cadre du programme Synergy. Or, la Roumanie a été exclue de la plupart des grands tracés pétroliers car elle n'a pas présenté de projet pétrolier lors de la réunion du Centre énergétique régional de la mer Noire (CERMN). Le président du CERMN et chef de la délégation russe, A.Misjulin, lors d'une interview accordé à l'agence Novosti, n'a même pas fait allusion aux ambitions de la Roumanie de se positionner sur la route du pétrole. <sup>2</sup> Il semble que les marchés de consommation européens se passent de la Roumanie. En effet, parmi les

<sup>1</sup> Quotidien hongrois « *Nepszabadsag* » du 21 novembre 1997.

<sup>2</sup> « *Curierul national* » du 1<sup>er</sup> décembre 1997.

projets approuvés, aucun d'eux ne retient le port de Constanta comme terminal, ni même les combinats pétrochimiques de Midia. Dans la perspective de l'UE, le transport du gaz et du pétrole de la mer Caspienne et du Caucase se fera plutôt par la Bulgarie, avec son ouverture sur la Grèce, la Yougoslavie et l'Italie du Nord évitant ainsi aux pétroliers le passage par le Bosphore et les Dardanelles.

L'aménagement complet du cours inférieur du Danube, en aval des Portes de Fer, jusqu'au canal Danube Mer Noire est un autre projet gigantesque pour lequel aucun financement n'est encore trouvé. Il consiste en la construction de trois complexes hydroénergétiques. Mais, outre l'aspect financier, deux obstacles sont à surmonter : le désaccord bulgare sur l'une des constructions, préférant donner la priorité à une centrale nucléaire inachevée sur le Danube (à 40%), le second obstacle étant l'inquiétude du ministère des Eaux, des Forêts et de la protection du Milieu roumain sur les risques écologiques qu'impliquent de tels travaux.

Un dernier projet, datant de l'époque communiste, 1986, et également inachevé faute de crédits consiste en l'aménagement de Bucarest en port maritime.

### 2.5.3. Quelques facteurs connexes :

#### 2.5.3.1. La contrebande sur le Danube

Un des aspects les plus inquiétants de la situation géostratégique actuelle du Danube roumain est son rôle de lieu de passage du trafic de drogue vers l'Europe occidentale et centrale. Selon l'Observatoire politique des drogues, la Roumanie sert également de voie de transit au trafic d'héroïne entre l'Afghanistan et la Hongrie, via l'Ukraine qui possède une frontière commune sur le Bas Danube, le bras de Kilia. Le général I.Pitulescu, ancien chef de la police entre 1990 et 1996, écrivait dans une synthèse du crime organisé en Roumanie : « La voie classique de pénétration des drogues en Roumanie est la frontière méridionale avec la Bulgarie, en règle générale les points douaniers de Giurgiu et Vama Veche, le port de Constanta, mais aussi d'autres ports et endroits propices de la frontière fluviale et terrestre. Les moyens de transport sont les camions TIR et les cars de tourisme. Un rôle important est joué par les firmes turques de transport et de tourisme. »<sup>1</sup>

D'autres opérations de contrebande utilisent ces voies de passage sur le Danube pour le trafic des cigarettes, du café (la Roumanie est le plus grand consommateur de café de l'Europe de l'Est), de l'alcool, des voitures volées, de la fausse monnaie, du caviar, des armes. Selon le chef de la douane bulgare de Ruse, L.Apostolov plusieurs ports illégaux fonctionnent aux alentours de Giurgiu et Ruse. Les douaniers patrouillent avec deux vedettes rapides pour intercepter cigarettes et carburant. Ceci est l'héritage de l'embargo imposé à l'ex-Yougoslavie. Quelques exemples de ces opérations des plus fructueuses durant la guerre en Bosnie :

- le village de Pescari de 1200 habitants, possédait en 1995 trente stations d'essence ; chaque pêcheur disposait de dix barques à fond plat utilisées pour transporter le carburant au sud du Danube ;
- le scandale des citernes de « Va-caroiu » du nom de l'ex-Premier ministre (nov.1996), sous prétexte de fournir du chauffage aux écluses des Portes de Fer, il s'agissait de livrer à la Serbie 1500 tonnes de fuel et 500 tonnes de gasoil durant les hivers 93-94 et 94-95 ;<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Matei CAZACU, « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, page 66.

<sup>2</sup> « *România libera* » du 26 juillet 1995

- un avion commercial yougoslave partait à vide de l'aéroport de Timisoara, chargé en revanche de kérosène en quantité suffisante pour alimenter trois avions de combat. En juin 1995, le nombre des vols est monté à trois par jour ;<sup>1</sup>
- la firme Printer Trans SRL, propriété d'un ancien de la Securitate F.Teodorescu, a réussi en 1992 à passer en Serbie vingt-six citernes de gasoil en falsifiant les autorisations de transit et la signature du général Morillon.<sup>2</sup>

A ces trafics s'ajoutent ceux de certains hauts fonctionnaires de l'Etat roumain d'alors. Le gouvernement de M.Ciorbea déterminé à mettre fin à cette contrebande, se heurte à la médiocrité des équipements dont sont dotés les fonctionnaires des douanes. Ceux-ci manifestaient en décembre 97 pour revendiquer de meilleures conditions de travail, formations et salaires. La situation est telle qu'un journal roumain estimait après son enquête que les douanes roumaines à la frontière Giurgiu Ruse étaient un véritable paradis pour les trafiquants. Il faut savoir que par la douane de Giurgiu s'écoule la moitié du trafic ferroviaire, routier et fluvial entre l'Europe et les Balkans. Pour la voie ferrée cela représente huit trains quotidiens internationaux et quatre locaux qui passent par Giurgiu sept jours sur sept dans les deux sens.

#### 2.5.3.2. L' aspect militaire :

La chute de l'URSS et la disparition du pacte de Varsovie en 1991 ont modifié le rôle du Danube en Roumanie. Alors qu'avant 1991, il constituait une frontière avec des Etats alliés (URSS, Bulgarie) ou amis (Yougoslavie) il impose désormais à la Roumanie de redéfinir sa doctrine militaire. Ses voisins ont changé, il s'agit maintenant de l'Ukraine, de la Moldavie et de la RFY dans sa partie serbe. Si l'attitude de I.Iliescu jusqu'en 1996 était de prôner l'intégration euro-atlantique, il restait plutôt favorable à la Serbie de Milosevic et très réservé vis à vis de l'Ukraine. Des différends territoriaux sur la Bessarabie, la Bucovine, et l'île des serpents cédée à l'URSS en 1948 entretenaient alors leurs relations diplomatiques. Depuis, la pression américaine l'a obligé à normaliser ses relations en abandonnant notamment toute prétention territoriale avec l'Ukraine (juillet 1997) en échange de garanties concernant les droits de la minorité roumaine (460000 personnes).

Le président Clinton proposait alors à la Roumanie un « partenariat stratégique spécial, diplomatique, militaire, économique et politique ».<sup>3</sup> Dans le domaine militaire le partenariat consiste dans le soutien de la réforme de l'armée roumaine et le développement de l'industrie de défense. Il s'agit notamment de réformer la flotte en la rendant capable de missions de défense côtière et qu'elle soit présente en mer Noire. D'autres projets concernent l'adoption d'un système C4I (Command, Control, Communication, Computer, Intelligence), l'association à l'ASOC(système de surveillance du trafic aérien), la participation à la mise en place d'un système de défense de l'Europe centrale avec la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie (CENCOOP), l'organisation de la Trilatérale avec la Bulgarie et la Turquie contre le crime organisé et le terrorisme international.

Le ministre de la Défense bulgare, G.Ananiev, a proposé la création, dans le cadre du partenariat pour la paix (PPP), d'une force militaire régionale ayant des attributions de maintien de la paix et des opérations humanitaires, associant la Roumanie, la Grèce et la Bulgarie.<sup>4</sup>

Par ailleurs, un exercice de grande envergure s'est déroulé avec les Etats-Unis, en décembre 97, mettant en œuvre des unités amphibie, des unités terrestres et des hélicoptères.

<sup>1</sup> « *The New-York Times International* » de juillet 1995

<sup>2</sup> « *Express* » du 18 novembre 1994

<sup>3</sup> « *International Herald Tribune* » du 12-13 juillet 1997 ; « *Le Monde* » du 13-14 juillet 1997.

<sup>4</sup> Agence BTA ; « *Curierul national* » du 4 décembre 1997.

L'exercice Phiblex-RO'97 a eu pour but des actions communes en vue de la défense des installations du port de Constanta, de Midia et du Bas Danube contre une attaque extérieure.

### 2.5.3.3. Les problèmes écologiques :

Les spécialistes de l'étude de la pollution divisent le cours du Danube en deux zones. La première se trouve dans le bassin supérieur, en amont de la Serbie, dans lequel le traitement des eaux usées, industrielles et agricoles est plus ou moins bien effectué, mais dont le rejet reste compatible avec la conservation de la biodiversité. En revanche, à partir de la Serbie et jusqu'à la mer Noire, ce traitement n'est pas réalisé et les eaux usées sont déversées directement dans les affluents du Danube. Ainsi, il a été calculé que le fleuve charrie tous les ans 60 000 tonnes de phosphates, 1000 tonnes de chrome, 900 tonnes de cuivre, 60 tonnes de mercure, 4500 tonnes de plomb, 6000 tonnes de zinc et près de 50 000 tonnes de pétrole...<sup>1</sup> D'autre part, les villes de Serbie, de Roumanie, de Bulgarie et d'Ukraine ne possèdent pas de stations d'épuration des eaux, des milliers de tonnes de déchets organiques se déversent ainsi dans les affluents. Il faut y ajouter également toutes les eaux industrielles et agricoles porteuses de phosphates, de nitrates et autres pesticides qui frappent les oiseaux, les poissons, les animaux et les humains de toutes sortes d'épidémies -peste porcine, choléra, hépatite B...etc – Toute la chaîne alimentaire est touchée. Le bilan laisse songeur et les rives du beau Danube bleu sont difficilement imaginables.

La pollution, l'assèchement des marais et des lacs, la construction des barrages ont causé une diminution du nombre de poissons dans le delta du Danube : il a été pêché moins de six tonnes d'esturgeons en 1997, à peine vingt tonnes en 1989, soit 2% des quantités d'il y a un siècle. On a ainsi appris qu'en 1995, sur le marché de Galati se vendait du poisson radioactif pêché dans l'un des affluents du Danube, le Siret, près de l'endroit où sont déversés les résidus chimiques de l'usine Sintex.<sup>2</sup> Le ministère de l'agriculture interdit cependant la pêche de janvier à mars depuis deux ans sur tout le territoire du pays. Cette décision frappe surtout la mafia du poisson et du caviar du delta. Il est à noter que la production officielle roumaine de caviar est de deux à trois tonnes par an, et que certaines sociétés arrivent à en vendre plus de dix tonnes chacune. Leur marché est principalement américain, au prix de deux cents dollars le kilo.<sup>3</sup> Le delta du Danube représente enfin un espace de 5500 km<sup>2</sup> où de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs transitent.

Quant à la construction des barrages des Portes de Fer I et II, cela a arrêté l'écoulement naturel de la vase vers la mer, phénomène classique à toutes ces constructions. Cependant, le résultat est une réduction constante de la superficie des plages du littoral depuis quinze ans, avec pour corollaire l'élévation du niveau de la mer Noire. La moyenne est de plus d'un mètre par an ! Le fond de la mer se trouve ainsi fragilisé par cette masse d'eau supplémentaire, ce qui constitue un danger pour les digues de protection dont certaines se sont déjà enfouies comme à Eforie. Les experts s'attendent à une disparition totale des plages roumaines de la mer Noire dans les vingt-cinq ans à venir. Le même phénomène physique se passe également en mer Caspienne.<sup>4</sup>

Dans une telle situation, seule une mobilisation de la part de la Communauté internationale pourrait freiner le processus de destruction. Le delta du Danube, inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 1991, a reçu depuis une grande attention de la part de différents organismes internationaux. La Banque mondiale, l'UE, l'Agence américaine pour le développement international, l'USAid ont accordé des prêts à la Roumanie. Un projet financé par l'UE d'1,5 million d'euros dans le cadre des programmes Phare et Tacis vise à

---

<sup>1</sup> « *International Herald Tribune* » du 21 juin 1994 ; « *Die Zeit* » du 23 septembre 1994.

<sup>2</sup> « *România libera* » du 2 octobre 1995

<sup>3</sup> « *România libera* » du 9 janvier 1998.

<sup>4</sup> « *Curierul national* » du 9 juin 1997.

protéger le milieu naturel de la mer Noire. Un autre d'un montant de 3M de dollars prêtés par l'USAid vise à combattre la pollution dans le delta.<sup>1</sup> Enfin, la Banque mondiale a mis au point un programme écologique sur plusieurs années, fournissant une assistance technique et des fonds, en coopération avec les organismes ukrainiens, moldaves et roumains responsables du delta du Danube.

Un autre danger, et non des moindres, menace l'équilibre écologique du Danube, il s'agit de la centrale nucléaire de Cernavoda. Cette centrale est du type CANDU, à l'uranium naturel ; elle possède en amont une usine d'eau lourde à Turnu Séverin et utilise l'eau du canal Danube Mer Noire pour refroidir son réacteur. Elle est de plus située sur une ligne sismique dont l'épicentre se trouve à environ 150 kilomètres de Cernavoda.<sup>2</sup> Tous ces paramètres rendent la centrale extrêmement dangereuse et placent le gouvernement roumain dans une impasse politique, la centrale produit en effet de l'électricité depuis 1995 malgré plusieurs incidents survenus.

#### 2.5.4. Les partenaires et adversaires :

##### 2.5.4.1. Les partenaires :

Dans son projet « La Roumanie aux Carrefours », le pays dispose d'un partenaire volontaire et qui est son meilleur allié sur ce projet, il s'agit de la Géorgie, située en face sur les rives de la mer Noire, et par conséquent non danubien. Les accords passés entre les deux pays sont nombreux tant du niveau politique (partenariat consolidé de l'OTAN, adhésion au Conseil de l'Europe, à l'accord de Saracz), économique (projet de ligne de ferry-boats, écartement des voies ferrées, corridors pétroliers), militaire (lutte contre le terrorisme, formation de gardes frontières).

Parmi les pays européens, l'Italie avec la société ENI est la plus intéressée dans la prospection et le transport des hydrocarbures. Dans le domaine du transport fluvial, c'est l'Allemagne qui occupe la meilleure place. En 1997 l'Allemagne, premier investisseur étranger, a investi 270 millions de dollars devant la Corée du sud et la France (219 M). La demande qu'avait formulée le président roumain Constantinescu en visite en Allemagne concernait « l'aide pour les programmes économiques majeurs comme la connexion du réseau énergétique roumain au réseau continental central et oriental (Transcaucasie) ». Rien n'indique encore que les industriels allemands s'engagent dans cette voie, d'autant qu'elle déplaît à Moscou.

Il reste enfin quelques investisseurs américains et japonais qui ont investi dans le terminal LPG de Constanta et dans le terminal de containers, ainsi que Bouygues qui fait partie du Forum « La Roumanie aux Carrefours ».

##### 2.5.4.2. Les adversaires :

Dans le cercle de l'ex-président russe Boris Eltsine, nombreux sont ceux qui sont liés au secteur énergétique. Il en résulte un intérêt financier mais aussi politique pour les dirigeants russes à avoir la main mise sur le ravitaillement énergétique des anciens pays satellites du bloc de l'Est. Dans cet esprit, la Russie considère la mer Noire comme un espace énergétique qu'elle doit contrôler. C'est pourquoi, la Roumanie cherche à diversifier ses approvisionnements, la Russie demeurant son premier fournisseur de pétrole et de gaz. La presse roumaine se fait l'écho de propos hostiles envers la Russie : « La Russie veut laisser la

<sup>1</sup> « *România libera* » du 1<sup>er</sup> décembre 1997.

<sup>2</sup> « *România libera* » du 7 mars 1995 ; interview de Mme. Liliana Mâra sur Radio Free Europe le 18 octobre 1994.

Roumanie en dehors des chemins du pétrole », « le KGB a inspiré le lancement du parti des moldaves ». <sup>1</sup> Toutefois ce genre d'affirmations restent isolées et la classe politique et la majorité de la presse ont adopté un ton plus prudent dans leurs prises de position et commentaires. La concurrence roumano-russe semble évoluer vers une large coopération, à en juger par les participations financières dans le capital des raffineries roumaines et les investissements importants que prévoit Lukoil et Holster Trading Ltd.

## **2.6. Bulgarie :**

### **2.6.1. Isolement**

L'histoire récente de la Bulgarie, à l'échelle du siècle, permet de classer cet Etat dans la sphère balkanique où le Danube représente la frontière Nord avec la Roumanie. De même, la capitale Sofia se situe dans une plaine entre deux chaînes de montagne, entre le Danube et les Balkans. Aussi, de ce relatif isolement et non enclavement, car le pays débouche sur la mer Noire, la géopolitique de la Bulgarie peut se résumer à son soucis permanent de sécurité vis à vis de la Turquie, et au désir de reconnaissance mutuelle vis à vis de la Russie.

En effet, les russes délivrèrent les bulgares du joug ottoman à la fin du dix-neuvième siècle, les soutinrent en 1945 pour conserver leur accès sur la Méditerranée avec la Thrace occidentale, et leur accordèrent une relative autonomie durant la période communiste comparativement aux autres pays socialistes. De ces épisodes, les bulgares, slaves et orthodoxes, conservent une reconnaissance envers les russes, même si la soviétisation brutale a terni l'image de ces derniers.

Par ailleurs, les relations qu'entretient la Bulgarie avec ses autres voisins, la Grèce, la Serbie, la Roumanie, peuvent être qualifiées de médiocre. Cela s'explique en partie par leurs luttes intestines pour le contrôle de zones dans les Balkans ou sur la mer Egée du début du siècle jusqu'en 1945.

### **2.6.2. Attente**

Cependant, si la question des territoires a pu être essentielle, les bulgares ont appartenu à une « Grande Bulgarie » au X<sup>e</sup> siècle, le problème de minorités nationales existe. Il se trouve des minorités tant à l'extérieur des frontières, avec cinquante mille bulgares en Serbie, qu'à l'intérieur avec 10% de la population d'origine turque, et quelque trois cents mille tziganes.

La population bulgare donne l'impression d'être dans l'expectative, sans avenir bien défini. Un indice est la baisse du taux de natalité (cf. tableau), parmi les plus faibles des pays danubiens, qui révèle le malaise économique et social actuel.

Néanmoins, il règne une relative stabilité politique. Le parti de l'Union des forces démocratiques (UFD) de I.Kostov dirige le pays depuis décembre 1998, après une décennie à la recherche d'une voie salutaire. Désormais, il semble que le nouveau gouvernement majoritaire à l'Assemblée, dont le président de la République pro-occidental P.Stoïanov incarne le symbole le plus fort, puisse entreprendre les mesures d'austérité nécessaires à la remise en route du pays.

---

<sup>1</sup> « *Curierul national* » du 27 septembre 1997 ; « *Adevarul* » du 14 décembre 1997.

## **2.7. Moldavie :**

Les responsables moldaves souhaitent diversifier des échanges trop tournés vers la CEI. Le développement de l'axe danubien leur offre l'occasion d'approcher de nouveaux marchés. De plus, cela encouragerait une convergence d'intérêts avec les voisins immédiats riverains du Danube que sont l'Ukraine et la Roumanie.

Enclavée entre ces deux pays , éloignée des grands courants d'échanges centre européen, cantonnée au rôle limité d'espace de transit du réseau d'hydrocarbures ex-soviétique, la Moldavie n'a pas d'accès direct à la mer Noire. Le contact avec l'axe danubien qu'elle possède n'a pas été exploité à la mesure des possibilités qu'il offre en termes de capacité de pénétration en Europe centrale et de projection vers l'UE. Elle est cependant partie prenante dans plusieurs ébauches de programmes de développement avec la Roumanie et l'Ukraine.

Les Moldaves sont à l'origine d'un projet d'union douanière proposé en mai 1997. Ils soutiennent l'établissement d'une zone franche sur l'estuaire danubien pour attirer les investisseurs étrangers, encore peu orientés vers une région à potentiel prometteur. Par ailleurs, la négociation des arrangements commerciaux et des conventions douanières progresse avec leurs voisins immédiats. Chisinau attend encore une levée des taxes de transit perçues par l'Ukraine et une meilleure application de l'accord de libre échange passé avec la Roumanie.

Au-delà de cette convergence , la Moldavie mise essentiellement sur l'établissement d'une eurorégion « Bas Danube », projet ambitieux et décentralisé. L'accord tripartite de « coopération, de paix mutuelle et de stabilité » signé en juillet 1997, soutient cette démarche.

La Moldavie, petite république enclavée, au travers de son histoire récente et de ses paramètres économiques actuels, n'offre finalement que peu de perspectives, encore hésitante entre Ukraine et Roumanie.

### **2.7.1. Malmenée par l'histoire**

Partie orientale d'une même province roumaine, la Moldavie connut l'occupation ottomane avant d'être intégrée à l'Empire russe sous le nom de Bessarabie en 1812. Elle resta profondément roumaine dans les zones rurales, où les juifs étaient nombreux. Lors de la première guerre mondiale l'Empire allemand promit la restitution de la Bessarabie pour prix de l'engagement roumain à leurs côtés. Finalement la Roumanie rejoignit les Alliés qui lui promettaient la Transylvanie en cas de victoire. L'écroulement de l'Empire russe lui permit l'occupation de la partie orientale de la Moldavie, mais toujours à l'ouest du Dniestr. Moscou, de son côté, proclama la république socialiste soviétique de Moldavie en 1924 s'étendant principalement sur une partie de l'Ukraine actuelle et la Bessarabie. En 1945, l'URSS intégra toute la Moldavie à son territoire. Staline, coutumier des déplacements de population, voire de déportations de juifs et de roumains notamment, installa une majorité de slaves sur ce territoire (30% de moldaves, 57% de slaves). Le 27 août 1991, la Moldavie proclama son indépendance alors qu'une véritable bataille a lieu sur la partie orientale du pays, en Transnistrie. A ce jour, la population semble indifférente au rêve roumain car le « grand frère » a ses propres problèmes. Néanmoins, ce pays créé pour les besoins de l'URSS résisterait-il à une Roumanie plus prospère et à une Ukraine prête à reconnaître les siens ? La ligne de « partage » que représente le Dniestr serait alors dévoilée laissant la partie la plus riche, la Transnistrie, à l'Ukraine.

### 2.7.2. Une économie captive<sup>1</sup> :

La composition des exportations moldaves reflète un profil économique hérité du système CAEM. Le pays reste spécialisé dans des productions agricoles à faible valeur ajoutée, principalement du tabac et des vins. Ces derniers représentaient 57% des valeurs d'exportations en 1997. Globalement, les postes agricoles participent à hauteur de 70% des recettes d'exportation et 40% du produit intérieur brut. Le commerce reste tourné vers la CEI, et principalement la Russie. En effet, les échanges avec l'UE ne représentent que 15% des transactions moldaves, avec un avantage de la balance commerciale au profit de la Moldavie. En revanche, l'emprise financière, énergétique et commerciale de la Russie entretient une détérioration croissante des comptes extérieurs. Parmi ceux-ci le gaz et le pétrole atteignent plus de 80% de la valeur des importations. La dette détenue par la firme russe Gazprom s'élève à 480 millions de dollars, soit le tiers des recettes obtenues à l'exportation. Par ailleurs, la qualité des relations avec l'Ukraine est fondamentale. Toute modification dans la réglementation douanière ou sanitaire a des conséquences immédiates. Entre mars et juin 1997, l'Ukraine a exigé unilatéralement un dépôt obligatoire en dollars pour tout bien en transit, dépôt rétrocédé en hrynia (monnaie ukrainienne) avec rétention de 3% au titre de la prestation de service ! A ce jour, tous les flux en direction de la Russie continuent d'être taxés au profit de l'Ukraine.

La récession perdure malgré une inflation qui tourne autour de 20% et un taux de chômage dans les 10% de la population active. La situation économique demeure préoccupante et décourage les investisseurs étrangers. L'agriculture fournit des revenus importants (42% du PIB), mais est encore très dépendante des aléas climatiques. Le secteur agricole occupe tout de même 46% des emplois. En contre partie le secteur tertiaire ne participe qu'à la hauteur de 12% du PIB. La Moldavie stagne donc dans le groupe des pays relativement pauvres aux côtés du Turkménistan et du Cap-Vert (PNB compris entre 500 et 1000 dollars par habitant). Ce niveau représente la moitié de celui de l'Ukraine et le tiers du niveau roumain. Les responsables moldaves se réfèrent fréquemment à cette situation auprès des institutions financières internationales.

La Moldavie a l'apparence d'un pays en voie de développement en l'observant du point de vue sanitaire. En effet, la situation sanitaire est très dégradée, mais elle continue à baisser. On en retrouve les indicateurs dans la baisse de l'espérance de vie, une importante mortalité infantile et des épidémies récurrentes de diphtérie et de choléra.

### 2.7.3. Un projet :

Le projet de Giurgiulesti est un projet de construction d'un terminal pétrolier situé au confluent de la rivière Prut et du Danube. Il est en construction depuis 1996. Sa capacité de 1,5 million de tonnes devrait traiter les réserves qui sont actuellement prospectées par la société américaine Redeco sur le territoire moldave. Le crédit de la BERD participe à hauteur des trois quart du financement du projet dont le montant total s'élèverait à 38 millions de dollars. Les voisins roumain et ukrainien sont financièrement peu engagés sur ce projet, mais Bucarest devrait accorder des facilités de communication et de stockage.

---

<sup>1</sup> « *Tendances GF* », Faits et Tendances du 30 mars 1998 n°61, annexe Moldavie.

### 3. Conclusion :

L'axe danubien joue-t-il un rôle fédérateur au sein de l'Europe ? Rien n'est moins sûr, chaque pays riverain du Danube développe son argumentaire autour de ce thème, mais sans véritablement établir de projet communautaire comme l'UE peut le faire par ailleurs.

Beaucoup de ces pays ont acquis l'indépendance sur des thèses nationalistes dont la forme la plus exacerbée se retrouve en Serbie. Ils ne possèdent donc pas dans la plupart des cas la maturité politique et les structures étatiques leur permettant d'accéder à la réalisation d'un avenir commun. De nombreux obstacles les séparent qui relèvent de la géopolitique propre à chaque Etat. Il y a aussi le grand vide politique laissé par la disparition de l'URSS et du bloc de l'Est. Le Danube représentait alors un axe de pénétration pour Moscou jusqu'aux portes de Vienne. Par réaction, presque physique, le souhait des anciens du pacte de Varsovie est d'adhérer à une organisation euro-atlantique, l'OTAN ou l'UE. Ce processus est effectivement en marche, mais il comporte des dangers pour les PECO que sont d'une part la déception des pays non retenus pour l'adhésion au premier, voire au deuxième cercle, et d'autre part le risque d'isolement économique des mêmes pays vis à vis de leurs voisins immédiats.

Si certains appartiennent déjà à l'UE, comme l'Allemagne et l'Autriche, d'autres semblent se rapprocher des critères d'adhésion européens ou otaniens, comme la Hongrie ; la Roumanie et la Slovaquie avec des réformes profondes plus tardivement. D'autres enfin ont un handicap politique et économique, la Croatie, la Bulgarie, ou s'en éloignent comme la Serbie. Quant à la Moldavie et l'Ukraine leur position géographique les dessert et une date d'adhésion à une organisation européenne ou atlantique reste improbable à ce jour. Seul le développement de projets économiques bilatéraux pourrait à terme renouer des solidarités danubiennes avant de songer à fédérer des projets politiques. Il faut remarquer qu'un tel processus fut à l'origine de la formation de l'Union Européenne. Généralement, un consensus économique est élaboré avant une entente politique. Dans le cas des pays danubiens, tout accord politique est actuellement exclu principalement par divergence d'intérêts, seuls des accords économiques voient le jour. Par ailleurs, les guerres en Bosnie, puis au Kosovo divisent en son centre l'espace de Budapest à la mer Noire. Toute initiative danubienne sans la participation des Serbes sépare le bassin en deux zones, l'une au Nord de Budapest, l'autre au Sud des Portes de Fer.

Ce constat fut de nouveau mis en évidence les 22 et 23 janvier 2000 par les chefs de gouvernement des pays voisins de la Yougoslavie réunis à Hissar en Bulgarie. Les premiers ministres bulgare, macédonien, albanais, bosniaque, croate, hongrois et roumain ont exprimé leur mécontentement aux occidentaux sur le thème des pertes financières subies par la guerre et non compensées malgré les promesses. La navigation fortement perturbée sur le Danube, non encore déblayé des ruines des ponts bombardés, fut notamment avancé comme l'un des arguments principaux. Par ailleurs, le premier ministre macédonien L.Gueorguievski a déclaré que si aucun plan d'aide tangible ne voyait le jour, les Balkans seraient à nouveau la proie de conflits ouverts faisant ainsi le jeu de S.Milosevic.<sup>1</sup>

Au travers de ces propos, on mesure que si l'axe danubien peut jouer un rôle stabilisateur, son cadre dépasse largement le seul bassin du fleuve, pouvant y inclure la zone Sud des Balkans jusqu'à la Grèce et même la Turquie et ses détroits.

C'est pourquoi même si l'appartenance à un espace historico-géographique danubien commun semble indéniable, la géopolitique de chaque Etat riverain du Danube demeure le préalable à toute action ou réflexion. A ce jour l'Europe de l'entre-deux ne trouve pas dans l'argumentaire danubien un relais pour faire face à l'élargissement de l'UE, à l'intégration

---

<sup>1</sup> « *Courrier International* » n°483, page 19, Boris SPIRIDONOV du « *Standart* », Sofia.

euro-atlantique et assurer un règlement de la question balkanique. Le Danube pourrait retrouver son rôle de support symbolique et technique de l'Atlantique à la mer Noire si les décideurs à Bruxelles et Washington n'oublient pas qu'un marquage frontalier trop net entre pays admis à l'intégration et pays non retenus serait déstabilisant pour l'espace européen.

## Bibliographie

- (1) Violette REY, « *Les territoires centre européens. Dilemmes et défis.* », la Découverte, Paris, 1998, 263 pages.
- (2) Aymeric CHAUPRADE, « *Introduction à l'analyse géopolitique.* », Ellipses, Paris, 1999, 320 pages.
- (3) Sous la direction de Michel FOUCHER, « *Géopolitique du Danube* », Ellipses, Paris,
  - Gilles LEPESANT : rôle de l'axe danubien pour la stabilité de l'Europe médiane : perceptions hongroises. Collège d'Europe, Varsovie.
  - Matei CAZACU : le Danube dans le discours géostratégique et économique roumain. CNRS et INALCO, Paris.
  - Stephen MARTENS : rôle de l'axe danubien pour la stabilité de l'Europe médiane : points de vue autrichiens. Maître de conférence à l'université de Bordeaux III.
- (4) Gérard CHALIAND & Jean-pierre RAGEAU, « *Atlas stratégique* », Complexe, Paris, 1994, 219 pages.
- (5) Thomas SCHREIBER & Edith LHOMEL, « *L'Europe centrale & orientale* », la Documentation française, Paris, 1995, 235 pages.
- (6) Académie PERRIN, « *Atlas historique* »
- (7) Ivan LUBEN, « *Structures transfrontalières en Europe centrale des Alpes à l'Adriatique.* », FEDN, Paris, 1991, 121 pages.
- (8) Jean SELIER, « *Atlas des peuples d'Europe centrale.* », la Découverte, Paris, 1991, 192 pages.
- (9) François THUAL et Aymeric CHAUPRADE, « *Dictionnaire de géopolitique* », Ellipses, Paris, 1998, 621 pages.
- (10) Yves LACOSTE, « *Dictionnaire géopolitique* », Flammarion, Paris, 1993, 1673 pages.
- (11) J.R PITTE, « *L'Europe médiane & balkanique* », l'Harmattan, Paris, 1997, 143 pages.
- (12) WOHLFELD, cahiers de Chaillot : « *Relations bilatérales en PECO.* »
- (13) Sergio ROMANO, « *L'Italie & l'Europe du Danube et des Balkans.* », le Monde diplomatique, politique étrangère, avril 1992.
- (14) Texte de la Convention relative à la navigation sur le Danube (Belgrade, le 18 août 1948)
- (15) Texte de la Convention de Paris établissant le statut définitif du Danube (le 23 juillet 1921)
- (16) Texte du Traité d'entente, de coopération et de bon voisinage entre la Hongrie et la Roumanie (Timisoara, 16 septembre 1996)
- (17) Microsoft : Atlas mondial encarta

TABLE DES MATIERES

<b>LA GÉOPOLITIQUE DES RIVES DU DANUBE.....</b>	<b>1</b>
<b>1. PRÉSENTATION GÉOPOLITIQUE.....</b>	<b>4</b>
1.1. TERMINOLOGIE :.....	4
1.2. HISTOIRE :.....	4
1.3. GÉOGRAPHIE (CF. CARTE) :.....	5
1.4. JURIDIQUE :.....	6
1.5. LA PROBLÉMATIQUE :.....	7
1.6. LES ÉVÈNEMENTS CLÉS :.....	7
1.7. UN ENSEMBLE HÉTÉROGÈNE :.....	9
<b>2. PERCEPTIONS NATIONALES :.....</b>	<b>9</b>
2.1. AUTRICHE :.....	10
2.1.1. <i>Lien culturel</i> .....	10
2.1.2. <i>Voie de circulation</i> .....	10
2.1.3. <i>Coopération régionale</i> .....	11
2.1.4. <i>Axe organisateur</i> .....	11
2.2. HONGRIE :.....	11
2.2.1. <i>Axe de développement</i> :.....	12
2.2.1.1. Les facteurs d'une croissance du trafic sur le Danube.....	12
2.2.1.2. Les facteurs d'un trafic modeste sur le Danube.....	13
2.2.2. <i>Axe d'approvisionnement</i> .....	14
2.2.3. <i>Support d'un projet géopolitique</i> .....	15
2.2.3.1. Intégration à l'OTAN et l'UE.....	15
2.2.3.2. Héritage peu favorable à la coopération.....	16
2.2.3.3. Coopération régionale différenciée.....	16
2.2.4. <i>Axes privilégiés</i> .....	19
2.2.4.1. Les tendances :.....	19
2.2.4.2. Les coopérations locales :.....	20
2.3. SLOVAQUIE :.....	21
2.3.1. <i>Nationalisme</i> .....	21
2.3.2. <i>Au centre de l'Europe</i> .....	21
2.4. SERBIE :.....	22
2.4.1. <i>Nationalisme</i> .....	22
2.4.2. <i>Un régime corrompu</i> .....	22
2.5. ROUMANIE :.....	23
2.5.1. <i>Point de situation</i> :.....	23
2.5.2. <i>Atouts et handicaps</i> :.....	24
2.5.2.1. Les ports :.....	24
2.5.2.2. Baisse de l'activité maritime et fluviale :.....	25
2.5.2.3. Les eurorégions :.....	26
2.5.2.4. Les projets :.....	27
2.5.3. <i>Quelques facteurs connexes</i> :.....	28
2.5.3.1. La contrebande sur le Danube.....	28
2.5.3.2. L'aspect militaire :.....	29
2.5.3.3. Les problèmes écologiques :.....	30
2.5.4. <i>Les partenaires et adversaires</i> :.....	31
2.5.4.1. Les partenaires :.....	31
2.5.4.2. Les adversaires :.....	31
2.6. BULGARIE :.....	32
2.6.1. <i>Isolement</i> .....	32
2.6.2. <i>Attente</i> .....	32
2.7. MOLDAVIE :.....	33
2.7.1. <i>Malmenée par l'histoire</i> .....	33
2.7.2. <i>Une économie captive</i> :.....	34
2.7.3. <i>Un projet</i> :.....	34
<b>3. CONCLUSION :.....</b>	<b>35</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>37</b>

## LA ROUMANIE



## LA HONGRIE



LE DANUBE

