



INITIATIVES POUR L'AVENIR
DES GRANDS FLEUVES
INITIATIVES FOR THE FUTURE
OF GREAT RIVERS

Fiches synoptiques

Fleuves du Monde

LE DANUBE

A Donaueschingen en Allemagne, la rencontre de la Brigach et de la Breg, issues de la Forêt-Noire, forme le Danube. Le 2^{ème} plus long fleuve d'Europe (après la Volga) traverse encore neuf autres pays avant de se jeter dans la Mer Noire par un delta séparant la Roumanie et l'Ukraine. Son bassin versant d'une superficie de 802 266 km² est le plus internationalisé au monde : il rassemble dix-neuf pays, plus de 81 millions de personnes et une grande diversité de langues et de cultures. L'histoire du Danube est jalonnée par les luttes d'influence qui ont marqué l'Europe. Aujourd'hui, sa gestion illustre les défis du continent européen tant en matière de protection environnementale qu'en termes de puissance politique et de compétitivité économique.

Trait d'union d'une Europe morcelée



Les origines

Le fleuve est utilisé par les Grecs puis par les Romains comme voie de protection militaire, puis au 16^{ème} siècle comme artère militaire et commerciale pour l'Empire Ottoman, avant la montée en puissance de l'Autriche puis de l'Autriche-Hongrie au 17^{ème} et 18^{ème} siècles.

Il forme au cours des siècles un lien politique, culturel et religieux entre l'Orient et l'Occident et a nécessité différents modes de coopération entre les Etats danubiens.

Son rôle primordial dans le trafic fluvial durant les guerres européennes dès la fin du 19^{ème} siècle renforce la nécessité de créer une institution chargée de régir la navigation sur son cours. La première organisation instituée par le Traité de Paris à la suite de la guerre de Crimée, en 1856, est poursuivie en 1948 avec la signature de la Convention de Belgrade, acte de naissance de la Commission du Danube chargée de renforcer la place du fleuve comme voie de navigation majeure en Europe.

Près d'un demi-siècle plus tard, la Commission pour la Protection du Danube verra le jour pour répondre à des préoccupations environnementales grandissantes et au besoin d'une coopération approfondie en matière d'aménagement.

Fiche technique

<u>Débit</u>	6 500 m ³ /s	<u>Pays traversés</u>	Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie
<u>Longueur</u>	2 860 km		Serbie, Roumanie
<u>Bassin versant</u>	805 260 km ²		Bulgarie, Moldavie, Ukraine
		<u>Affluents</u>	Morava, Tisza, Olt, Siret, Prut, Inn, Save, Isker, Yantra)

Caractéristiques

Bavière occidentale : régime pluvial océanique

Autriche: nivo-pluvial de montagne

Hongrie : pluvio-nival de plaine

Valachie-Moldavie : nival de plaine

Précipitations : variant de 2 000 mm à 3 000 mm dans les alpes à 600 mm en Moravie (moyenne de 800). Le climat continental génère une glaciation un an sur deux ou trois environ, qui peuvent provoquer des inondations en amont du barrage de glace, particulièrement en Hongrie .



Des usages multiples

La symbolique unificatrice du Danube est ancrée dans l'imaginaire européen ; parmi les mythes associés au bassin du Danube, celui de terres unies autour de la dynastie des Habsbourg demeure l'un des plus prégnants. Dans le *Beau Danube bleu* de Strauss, l'écrivain Gerneth décrit le fleuve comme « un ruban d'argent reliant les nations ». Le poète Hölderlin exalte lui aussi la fécondité de cette unique voie naturelle d'échange et de migrations entre l'Europe rhénane et les portes orientales de l'Europe. Ces images, issues en grande partie du 19^{ème} siècle, s'opposent fréquemment à celles du Rhin, creuset des grands mythes rhénans, reflet du peuple et de la culture germanique. Le Danube porte à l'inverse la symbolique plus diffuse d'un fleuve complexe, changeant, parcouru de peuples et de cultures divers.

Navigation

Face aux tensions séparatistes de la région, la priorité des aménagements et des réglementations autour du Danube sont d'assurer la navigabilité du fleuve. Il représente en effet un axe stratégique et constitue le seul accès maritime pour la Hongrie, la Slovaquie et la Serbie. Le fleuve est navigable sur trois tronçons :

- le *Haut Danube* de Kelheim (Allemagne) jusqu'à Komárom/Komárno (Hongrie) ;
- le *Moyen Danube* de Komárno jusqu'à Drobeta Turnu-Severin (Roumanie) ;
- le *Bas Danube* de Drobeta Turnu-Severin jusqu'à l'embouchure.

En raison de l'instabilité politique de la région, le trafic de marchandises sur le Danube a connu un déclin majeur entre 1980 et 2002, passant de 90 à 39 millions de tonnes.

Le fleuve est aujourd'hui inscrit comme axe prioritaire du futur réseau européen multimodal, via le **Programme Marco Polo de mars 2005**. Il s'appuie notamment sur deux principaux canaux incluant le Rhin-Main-Danube inauguré en 1992, et un autre construit en Roumanie en 1984, sous Ceaucescu, pour rejoindre Constantza sans passer par le delta - bien que la navigation sur ce dernier soit aujourd'hui limitée (état de la flotte, des ponts, etc.). L'un des objectifs de la Stratégie de l'UE est d'augmenter le transport de marchandises sur le fleuve de 20 % d'ici à 2020.

En 2016, selon la Commission du Danube, 59 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Danube. Les principales marchandises transportées sont :

- Minerais, tourbe et autres produits d'extraction
- Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche
- Coke et produits pétroliers raffinés

Le programme européen « Marco Polo » vise à apporter un soutien financier aux projets de transfert modal du fret routier des marchandises vers les autres modes de transports (maritime à courte distance, ferroviaire et fluvial). Deux programmes ont été lancés à ce jour : Marco Polo I (2003-2006) et Marco Polo II (2007-2013), ce dernier ayant été doté d'un budget de 450 millions d'euros. Les projets sélectionnés doivent permettre de lutter contre la congestion du réseau routier européen et d'améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises. Sur la période 2003-2009, les projets de report modal ont représenté près de 80 % des financements accordés.

Des usages multiples

Production d'énergie

Le Danube est une importante source d'énergie en particulier pour l'Autriche, qui possède neuf usines hydroélectriques, la Slovaquie, avec les barrages I et II de Gabčíkovo, et la Serbie et la Roumanie avec les usines hydroélectriques de Djerdap I et II. Certains pays, comme l'Allemagne, la Hongrie, la Bulgarie et la Roumanie ont également construit de nombreuses centrales nucléaires au bord du fleuve ou à proximité. **L'Autriche tire environ 25 % de ses besoins en énergie du Danube, la Slovaquie 10 %, la Serbie 37 % et la Roumanie 27,6 %.**

Certains projets de barrages ont toutefois fait l'objet de vives contestations de la part d'une partie des associations écologiques et de pays voisins. Le projet de barrage de Bős-Nagymaros en Hongrie, projet qui devait compléter le dispositif hydroélectrique construit en Slovaquie (Gabčíkovo I et II), a provoqué un blocage diplomatique qui demeure aujourd'hui. En Autriche, à Hainburg, en aval de Vienne, un autre projet a également été abandonné en 1984.

Tourisme

Le Danube, comme les autres voies navigables intérieures d'Europe, a connu une croissance exponentielle des navigations de croisière dès les années 1990. 170 bateaux de croisière étaient dénombrés en 2015, soit 70 de plus qu'en 2010. En 2002, il n'y en avait que 60.

Le trafic de bateaux à passagers s'effectue essentiellement sur des lignes « courte distance » Passau-Vienne-Bratislava-Budapest et dans le Delta du Danube, pour un tourisme écologique.

Nombre de passagers transportés sur le Danube :

Le nombre de passagers transportés à bord des bateaux à passagers de tout type s'élève à plus de 2 millions de personnes.

Ouvrages

Protection contre les inondations

Le Danube est régulé sur 80% de son cours par des digues, construites depuis le 16^e siècle. Il ne reste aujourd'hui plus qu'un cinquième des plaines inondables qui existaient le long du Danube au 19^e siècle.

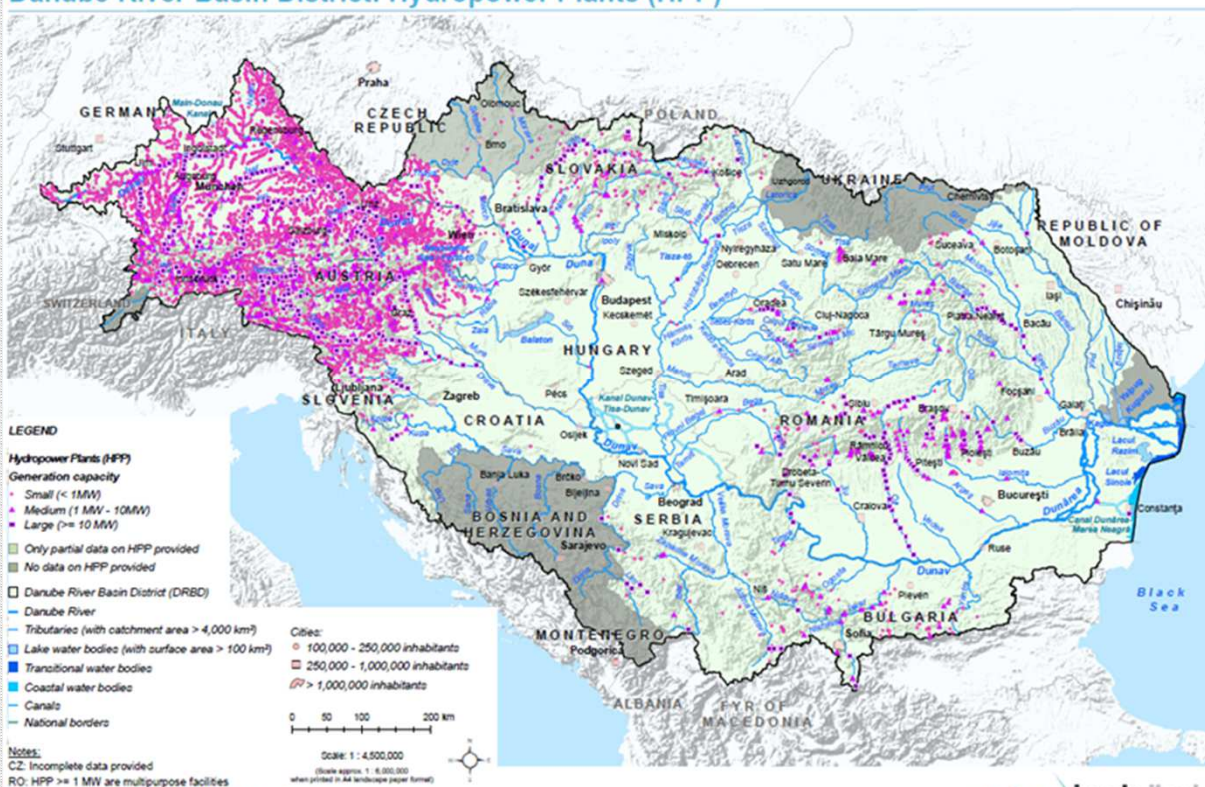
Production hydroélectrique

La pente naturelle du cours du Danube supérieur se prêtant bien à l'exploitation hydroélectrique, de nombreux aménagements y ont été réalisés. Il existe 59 barrages sur les 1 000 premiers kilomètres – depuis la source jusqu'à Gabčíkovo. Après Bratislava, trois barrages supplémentaires interrompent le cours du fleuve.

Le principal système de barrages hydroélectriques se trouve aux Portes de Fer, comprenant deux barrages opérés conjointement par la Roumanie et la Serbie. En aval de Bratislava, le barrage de Gabčíkovo est le deuxième plus important sur le Danube. Mis en service en 1992, il est situé dans ce qui formait, avant sa construction, la plus grande zone humide de la région.

D'autres projets de construction de barrages sont à l'étude, notamment sur la partie Bavaroise du Danube mais également sur des affluents comme la Sava et la Drava, le long de la frontière entre la Croatie et la Hongrie. Le barrage de **Novo Virje** (capacité prévue : 121 MW), par exemple, est vivement contesté pour les conséquences qu'il aurait sur la Mura et la Drava entre la frontière autrichienne et le Danube. Les impacts des aménagements existants ainsi que des nouveaux projets sont pris en considération dans le cadre du Danube River Basin Management Plan (DRBM Plan).

Danube River Basin District: Hydropower Plants (HPP)



Ouvrages

Navigation

Pays	Ecluses
Allemagne	Poikam (km 2402) Regensburg (Ratisbonne, km 2381) Geisling (km 2354) Straubing (km 2322) Kachlet (km 2231) Jochenstein (km 2203)
Autriche	Aschach (km 2162) Ottensheim-Wilhering (km 2147) Abwinden-Asten (km 2120) Wallsee-Mitterkirchen (km 2095) Ybbs-Persenbeug (km 2060) Melk (km 2038) Altenwörth (km 1980) Greifenstein (km 1949) Wien Freudenau (km 1921)
Slovaquie	Gabčíkovo I et canal de Gabčíkovo (km 1853) Gabčíkovo II (km 1821)
Serbie- Roumanie	Djerdap I (km 943) Djerdap II (km 863)

Le canal Main- Danube

Le **canal Main-Danube** s'étend de Bamberg à Kelheim et permet de former l'axe fluvial Rhin-Main-Danube, reliant la Mer du Nord à la Mer Noire.

Construction : 1960-1992

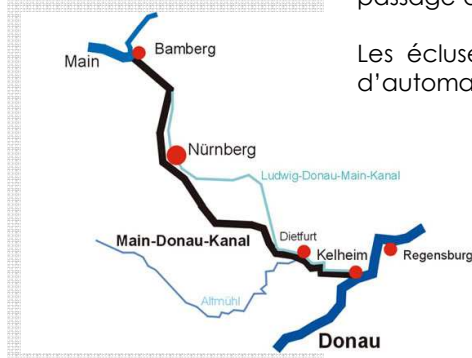
Temporalité de réalisation :

- La section Bamberg-Nuremberg (« Europa kanal »), de 72 km, comprend sept écluses et a été aménagée entre 1962 et 1972.
- La liaison Nuremberg-Kelheim, de 99 kilomètres, comprend seize écluses. Elle a été mise en service en 1992.

Le projet s'est confronté à plusieurs difficultés dans les années 1970-1980:

- contestation importante de la part des écologistes liée aux impacts du creusement d'un tronçon de 34 km pour la faune et la flore locale
- baisse des crédits alloués et analyses coût bénéfice peu prometteuses en termes de passage de fret

Les écluses ont été modernisées entre 2001 et 2007 : installation d'ordinateurs et d'automates programmables. (coût : 1,3 million d'euros par écluse)



Gouvernance et coopération internationale

Le système de gouvernance

Gestion de la navigation : La Commission du Danube

1. Historique

Les premières réglementations sur la gestion transnationale du Danube concernent la navigation : la première organisation naît en 1856 par le Traité de Paris (la Commission Européenne du Danube). La Commission du Danube actuelle est créée en 1948 par la Convention de Belgrade relative au régime de la navigation sur le Danube. La première partie du 20^{ème} siècle voit la réglementation se préciser avec la signature d'accords bi ou multilatéraux, avec pour objectif principal la réglementation de la navigation.

2. Activités principales

Au quotidien, la Commission travaille à l'unification des principaux documents normatifs nécessaires pour naviguer sur le Danube et sur d'autres secteurs du système unitaire de navigation des voies intérieures en Europe. Elle vise à assurer la reconnaissance réciproque de ces documents, à contribuer à l'amélioration des conditions de navigation et à l'augmentation de la sûreté de la navigation, et enfin à créer d'autres conditions nécessaires pour l'intégration du Danube dans le système européen en tant que voie de transport majeure. Elle élabore également les projets de grands ouvrages et exécute dans certains cas les travaux.

3. Membres

Les membres de la Commission du Danube, qui siège à Budapest, sont l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, la Hongrie, la Moldavie, la Roumanie, la Russie, la Serbie, la Slovaquie et l'Ukraine. La France, la Turquie, les Pays-Bas et la République tchèque ont un statut d'observateurs.

La Commission a montré une certaine efficacité suite à la destruction du pont de Novi Sad en 1999 par l'Otan, bloquant la navigation. Elle souffre néanmoins d'un handicap structurel lié au caractère non contraignant de ces décisions.

Gestion environnementale : l'International Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR)

1. Objectifs

Avec les années 1980 et la disparition progressive du rideau de fer, la situation géopolitique évolue. Par ailleurs, des rapports de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe et de l'Agence Européenne pour l'Environnement révèlent dans les années 1990 la situation écologique préoccupante du fleuve. En 1991, les pays du bassin créent le **Programme Environnement du Bassin versant du Danube (EPDRB)**, et en 1994 est signée la **Convention pour la Protection du Danube**, soutenue par l'Union Européenne, la Banque Mondiale et le Fonds pour l'Environnement Mondial.

Cette convention dote le Danube d'une Commission à l'image de celle déjà instaurée sur le Rhin. La Commission Internationale pour la Protection du Danube a trois objectifs principaux :

- Assurer une gestion durable et équitable de la ressource
- Permettre le contrôle des risques d'inondation et de pollution accidentelle
- Réduire la charge polluante débouchant sur la Mer Noire

Gouvernance et coopération internationale

Un **Plan d'Action Stratégique (SAP)** guide les activités de la Commission vers la mise en œuvre de la Convention pour la Protection du Danube, en identifiant les sites les plus pollués et en proposant des solutions de réhabilitation.

2. Membres

Elle comprend aujourd'hui 15 membres et siège à Vienne : Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, République Tchèque, Allemagne, Hongrie, Moldavie, Monténégro, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Serbie, Ukraine et Union Européenne.

D'autres pays coopèrent étroitement avec la ICPDR dans le cadre de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau : Italie, Suisse, Pologne, Albanie, Ancienne République Yougoslave de Macédoine.

3. Activités principales

- 1- évaluer l'état des eaux de surface et souterraines dans le bassin du Danube
- 2- développer des actions de conservation ou d'amélioration de ces eaux
- 3- collecter de l'information sur la mise en œuvre et le progrès de ces actions
- 4- soutenir les parties contractantes ou les autres entités pertinentes dans la mise en œuvre de ces actions

L'ICPDR réalise actuellement son deuxième plan de gestion de bassin (2015-2021). Elle soutient par ailleurs le développement de programmes pour chacun des sous-bassins du Danube et des régions partenaires (Tisza, Prut, Mer Noire, Delta, Stratégie de l'UE pour le Danube...).

Elle s'appuie par ailleurs sur de nombreux groupes d'experts (EG) - notamment certains dédiés à la mise en œuvre de la directive cadre de l'Union Européenne sur l'eau et la directive de l'UE sur les inondations- ainsi que sur des groupes de travail additionnels (TG). A ce jour, 21 organisations ont un statut d'observateur au sein de l'ICPDR.

Tourisme : la Commission du tourisme sur le Danube

La Commission du tourisme sur le Danube réunit depuis 1972 tous les pays riverains (à l'exception de la République de Moldavie et de l'Ukraine). Elle a pour vocation d'aider à prendre des mesures homogènes et coordonnées pour favoriser l'essor touristique du fleuve, et depuis 1998 du canal Main-Danube. Son siège se trouve à Vienne en Autriche.

Par ailleurs, un **Danube Day** a lieu chaque année le 29 juin, depuis 2004, dédié aux activités relatives au fleuve : groupes de travail, campagnes de sensibilisation et d'éducation, etc.

Gouvernance et coopération internationale

La stratégie européenne pour le Danube

L'Union Européenne, douzième signataire de la Convention pour la Protection du Danube de 1994, soutient activement la coopération transfrontalière dans la région.

En 1997, elle a inscrit le fleuve au titre de Corridor VII de sa politique de raccordement des pays d'Europe centrale et orientale candidats à l'adhésion.

NB: Les corridors paneuropéens désignent les routes d'Europe centrale et orientale identifiées en 1994 comme voies nécessitant des investissements majeurs à 10/15 ans.

Le processus de coopération danubienne : lien entre les différentes structures de coopération ?

Le Processus de coopération danubienne dote le bassin du Danube d'un cadre intergouvernemental. Il a été lancé le **27 mai 2002** à Vienne par une déclaration signée par les représentants des États danubiens, par le commissaire aux relations extérieures de l'UE de l'époque, Chris Patten, et le coordinateur spécial du Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est, Erhard Busek (fonction qui n'existe plus depuis 2008). Il rassemble la Commission du Danube, l'ICPDR, l'ICE (Initiative Centre-Européenne), le PCESE (Processus de Coopération dans l'Europe du Sud-Est), l'Initiative adriatique et ionienne et le comité directeur du corridor VII. Ce processus fonctionne à travers une **conférence annuelle** entre hauts-fonctionnaires et **une rencontre** tous les deux ans au niveau ministériel.

Il a pour objectif de « *promouvoir une coopération diversifiée afin de créer un espace de prospérité et de progrès dans la région du Danube* » et de « *développer la compréhension et la solidarité entre les membres ainsi qu'à promouvoir l'identité et l'intégration européenne* ».

Ce processus vient en soutien aux différentes institutions internationales décrites précédemment. Des événements culturels biannuels sont mis en place avec la Conférence danubienne sur l'Art et la Culture. Le potentiel inexploité du fleuve est mis en avant ainsi que l'intérêt à établir des eurorégions et différentes formes de coopération transfrontalière et interrégionale.

Pour autant, ce processus ne dispose ni de secrétariat ni de budget propre, et s'axe essentiellement sur un encouragement à l'intégration européenne.

Exemple de coopération 1 : la gestion des risques d'inondation du fleuve Morava

La Morava, affluent du Danube, est partagée par l'Autriche, la République Tchèque et la Slovaquie. Ce fleuve est dangereux du fait des inondations causées par les précipitations régionales et les crues éclair. Les dommages de l'inondation de 2006, surtout dans les terres agricoles, ont été estimés à 35 millions d'euros.

Il n'y a pas de commission de bassin conjointe pour la Morava, mais des accords bilatéraux entre les trois pays portent sur la prévision, l'information et l'alerte des inondations. Par ailleurs, le projet Évaluation et gestion des risques d'inondation en Europe Centrale (CEFRAME) concerne la Morava, le Dyje (principal affluent de la Morava), le Danube et la rivière Leitha. Il a permis de réaliser une étude et un état des lieux, une analyse des risques d'inondation, une cartographie et a proposé une harmonisation des règles de sécurité et le développement de meilleures pratiques.

Gouvernance et coopération internationale

La stratégie pour le Danube

La Commission Européenne a adopté en avril 2011 **une stratégie pour la région du Danube**. Elle vise à développer les synergies et la coopération entre les politiques existantes et les initiatives menées dans la région. Elle a été construite en concertation avec les autorités de la région et les différentes parties prenantes.

Les projets concernent en priorité les transports, la protection de l'environnement, le développement économique et la sécurité :

Transport : l'élargissement européen et la création d'un réseau paneuropéen de transport multimodal :

- Le programme Marco Polo destiné à promouvoir l'intermodalité
- Lancé en mars 2005, *Donauhanse* (Interreg IIIB) doit favoriser la coopération entre les villes et les ports reliés par le Danube (1,9 millions d'euros).
- Projet « Also Danube » axé sur la valorisation de l'utilisation des voies de navigation fluviale entre la Mer Noire et les ports ARA (Anvers – Rotterdam – Amsterdam)
- INTERMODA pour intégrer la logistique du continent.
- Construction d'un deuxième pont entre la Bulgarie et la Roumanie pour l'ouverture d'une route reliant Europe du Nord et Europe centrale et orientale

Autres projets :

- Le projet « **Clean Rivers Operation** », qui mène des actions de dépollution sur cinq zones frontalières du Danube (coopération Hongrie et Roumanie pour la préservation des eaux)

Outils :

La Stratégie ne dispose pas de fonds spécifiques mais, à travers les fonds structurels européens, il est estimé que plus de 100 millions d'euros seraient mobilisables pour la mise en œuvre de projets concrets.

La « DABLAS Task Force » vise à rapprocher les interlocuteurs et d'inciter à l'harmonisation des normes et des pratiques.

Par ailleurs, des équipes d'experts mandatés par l'ICPDR sont chargés d'appliquer la Directive Cadre sur l'Eau de la Commission Européenne, document juridique de base qui régit la gestion des eaux dans les États Membres depuis 2000 (elle impose notamment que "dans le cas d'un district hydrographique international s'étendant au-delà des frontières de la communauté, les États Membres s'efforcent de produire un seul plan de gestion de bassin").

Exemple de coopération 2 : coopération sur le Rapport faîtière du Danube

L'Ukraine, la Moldavie, la Bosnie-Herzégovine et la Croatie, qui n'appartiennent pas à l'UE mais sont membres de l'ICPDR, ont accepté de participer à la préparation de l'état des lieux du bassin du Danube ("Danube river basin analysis" – DRBA). Cette coopération consiste :

- au financement par l'ICPDR des projets nécessaires au DRBA
- à une familiarisation avec le règlement de l'UE pour les pays non membres

Quel fleuve pour demain?

Entre la chute des régimes communistes et le processus d'intégration européenne, les pays de la région ont connu des réformes majeures qui rendent d'autant plus complexe la création d'un ensemble réglementaire stable et d'une vision commune en matière énergétique ou environnementale. A cela s'ajoute la pluralité des parties prenantes ainsi que la diversité de leur situation socio économique : le nombre d'Etat est passé de 8 en 1970 à 19 aujourd'hui sur le bassin, dans un contexte difficile.

La gestion se limite souvent à des traités bilatéraux et la coordination des politiques pâtit de la prolifération des traités (43), la plupart des pays ayant de plus signé plusieurs traités différents.

Un potentiel de navigation sous exploité

Selon la Commission du Danube, les contentieux politiques et le « *manque de consensus sur un plan complet d'aménagement du chenal et de son financement* » entretiennent une sous-exploitation du Danube en termes de transport fluvial. Malgré l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube, le commerce danubien ne représente pour le moment qu'un peu plus de 15 % du volume qui transite sur les eaux du Rhin.

La croissance des trafics présente de grandes disparités géographiques - entre Est et Ouest du bassin- et sectorielles (les régions agricoles ou productrices de matières premières sont les plus concernées par le transport fluvial). L'augmentation des échanges n'a pas encore permis de retrouver le niveau précédant le conflit en Yougoslavie et l'embargo contre la Serbie-Monténégro décidé par l'UE et l'ONU.

Les problèmes d'engorgement que connaissent les réseaux routiers dans la région (particulièrement en Autriche) devraient toutefois accroître l'intérêt du fleuve dans les années à venir.

Les pays les plus moteurs dans le développement du trafic fluvial sont l'Autriche et l'Allemagne, qui retrouvent ainsi un espace privilégié de leur hinterland, ainsi que la Roumanie.

Un manque de coopération internationale

L'Union Européenne souhaite jouer un rôle moteur dans la coopération danubienne, dans un contexte d'émergence progressive d'une prise de conscience environnementale.

Les insuffisances de la coopération se font néanmoins sentir notamment en matière de navigation commerciale. La capacité des ports d'Izmail, en Ukraine, et de Galați, en Roumanie est limitée, tout comme celle du port autrichien de Linz. Il n'existe pas à ce jour de plateforme portuaire de grande envergure pour transporter les marchandises sur la mer Noire. De plus, certains pays engagent des projets malgré les oppositions des pays voisins et des associations environnementales, comme la Moldavie qui a inauguré un port et un terminal pétrolier à Giurgiulești en 2007.

Des projets de canaux permettant d'éviter le passage par la Roumanie pour accéder à la mer Noire témoignent de la prédominance des intérêts nationaux. Le canal ukrainien de Bystroe, creusé entre 1995 et 2007, sert ainsi à contourner le bras fluvial de Sulina, sous juridiction roumaine. D'autres sont toujours dans les esprits, à l'image de celui de 200 kilomètres entre Roussé et Varna, qui dévierait le trafic à travers la Bulgarie.

Quel fleuve pour demain?

Accroître les capacités de financement

L'Union Européenne accorde une aide aux nouveaux pays pour la mise en place d'une politique de l'eau en accord avec la DCE. Cependant, la restauration du fleuve nécessite des travaux conséquents que les pays concernés- en majorité les pays situés en aval du fleuve, région la plus menacée- n'ont pas les moyens d'assurer.

Protéger le patrimoine écologique

On estime que les eaux danubiennes seraient trois fois plus polluées que les eaux du Rhin. Des accidents industriels fréquents, comme l'empoisonnement roumain de la rivière affluent Tisza en 2000, ou la « marée rouge » toxique hongroise en 2010, fragilisent le bassin danubien. Le delta est un filtre et un espace de stockage de ces pollutions. Face aux 120 000 hectares de marais asséchés pour être transformés en terres cultivables sous le régime de Ceausescu, une entreprise de réaménagement des marais a été mise en place. Digues et barrages ont été percés pour permettre l'écoulement du fleuve sur 4 500 hectares.

Stefan Zweig appelait en 1917 à ce « *que ce fleuve cesse d'être divisé par des frontières en empires, et qu'il devienne l'artère principale d'une Europe centrale unie, le médiateur pacifique de l'Orient et de l'Occident* ». Un siècle plus tard, c'est toujours sur cette capacité des Etats à coopérer que repose le succès du volontarisme de l'UE et de certains Etats en faveur d'une gestion partagée du Danube.

Quel fleuve pour demain?

Enjeux environnementaux dans le delta du Danube



Annexes

Les Portes de Fer : un exemple (isolé ?) de coopération fructueuse dans la région

Histoire

Le système de barrages des Portes de Fer (barrages de Djerdap I et II) a été construit entre 1964 et 1984 entre la Serbie et la Roumanie. Construit et exploité par les deux pays, il est aujourd'hui un symbole de coopération roumano-serbe.

Le nom de Portes de Fer vient de l'époque des empires austro-hongrois et ottomans, durant laquelle une immense chaîne en fer traversait le fleuve à l'endroit le plus étroit, matérialisant une douane pour les navires.

Débit du fleuve : 5 500 m³/sec

Volume total des réservoirs : 3,2 milliards de m³

Longueur totale des réservoirs : 270 km

Djerdap I (1977):

Localisation : 943 km de l'embouchure du Danube / 10 km en amont de Kladovo

12 turbines dont 6 pour chaque pays

Capacité installée : 2 050 MW

Production annuelle : 5,4 TWh (Roumanie) / 5,65 (Serbie)

La navigation est régulée par deux écluses, une roumaine et une serbe. Le barrage assurant la plus courte distance routière entre Bucarest et Belgrade, il constitue l'un des plus importants points de passage de la frontière.

Djerdap II (1984):

Localisation : 863 km de l'embouchure du Danube

20 turbines dont 10 pour chaque pays

Capacité installée : 591 MW dont 321 MW (Roumanie) / 270 MW (Serbie)

Production annuelle : 1,3 TWh (Roumanie) / 1,31 TWh (Serbie)

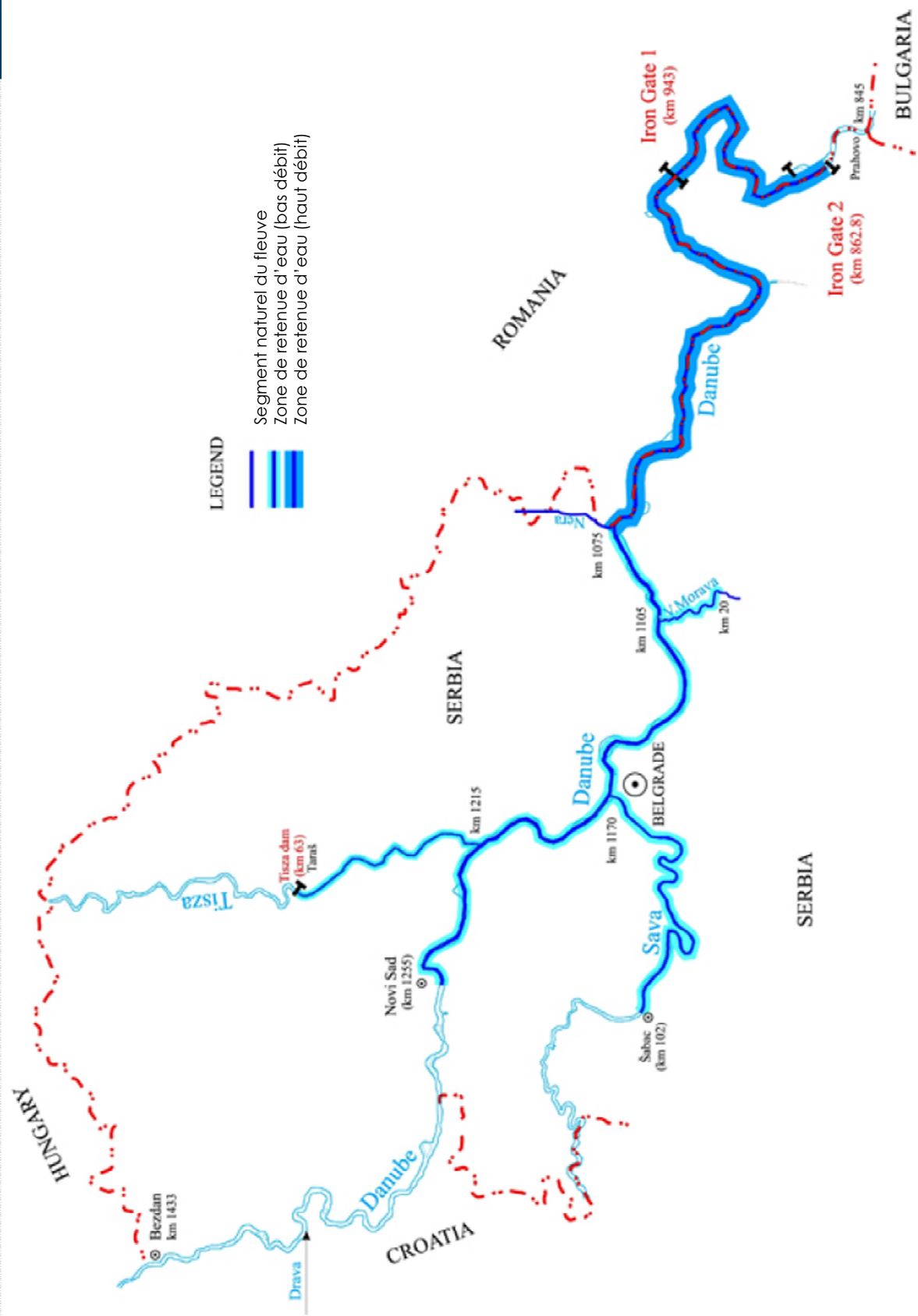
La Serbie envisage la construction d'une nouvelle centrale hydroélectrique de plus faible capacité appelée Djerdap III.

Questions environnementales et coopération

Les opposants soulignent que la succession des barrages empêche l'inondation périodique des forêts alluviales et entrave le déplacement des poissons.

Deux parcs nationaux ont été créés pour préserver la faune et la flore de la région : celui de Djerdap en Serbie (1974) et celui de la Porte de Fer en Roumanie (2001).

Danube



Annexes

Barrage de Gabčíkovo-Nagymaros : symbole d'une ressource conflictuelle

Naissance du projet

1977 : signature d'un traité bilatéral entre la Hongrie et la Tchécoslovaquie pour la construction d'un système d'écluses et d'une centrale hydroélectrique.

Aménagement d'un tronçon du Danube entre Bratislava et Budapest, d'environ 200 km, dont : une vingtaine en Tchécoslovaquie (aujourd'hui Slovaquie), 142 km de frontière entre les deux Etats, et environ 40 km en Hongrie.

Objectifs :

- Production d'électricité
- Amélioration de la navigation
- Protection contre les crues

Le problème de la disparition partielle du delta intérieur du Danube est déjà soulevé à cette époque.

Blocages

Les contestations se font jour en Hongrie dans les années 1980, mettant en avant l'impact environnemental néfaste du projet.

1989 : suspension des travaux par la Hongrie puis retrait du projet sous la pression de la population.

D'un projet bilatéral à la jurisprudence internationale

1993 : La Slovaquie, qui a déjà achevé à 90 % sa partie des travaux, dépose plainte contre la Hongrie auprès de la Cour internationale de Justice pour le respect des accords de Budapest de 1977.

De son côté, la Hongrie en appelle également à la CIJ en accusant la Slovaquie de dériver de l'eau du Danube dans le canal artificiel de Gabčíkovo.

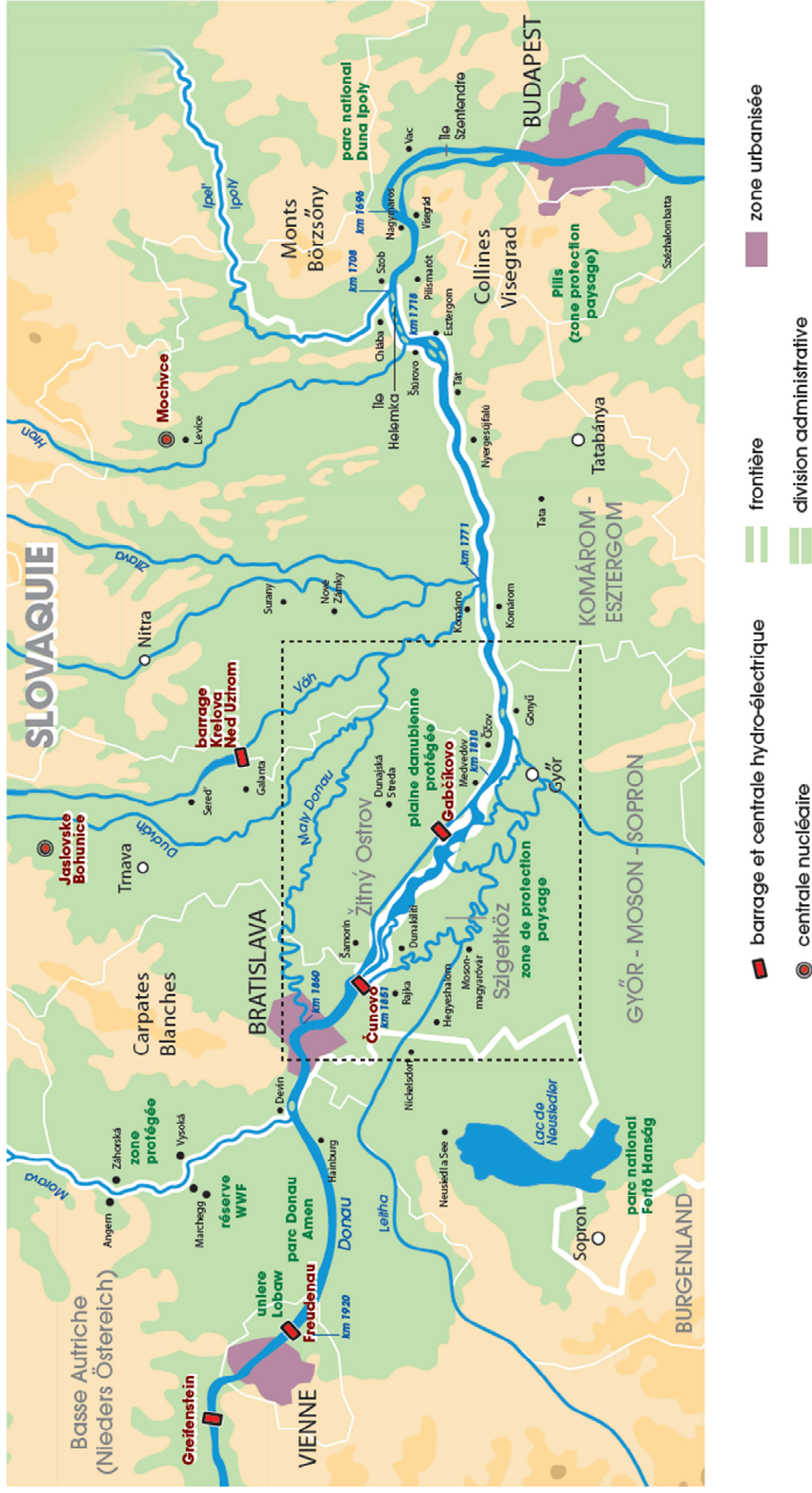
1997 : La Cour internationale de Justice rend un premier arrêt dans lequel elle condamne les deux pays pour infraction au traité. Face à l'impossibilité de trouver une interprétation à cet arrêt, la Slovaquie demande en 1998 un nouvel arrêt, qui fait encore aujourd'hui l'objet de négociations.

C'est une nouvelle forme de coopération qui voit le jour avec ce projet : l'échelle internationale se substitue aux conflits proprement régionaux et un nouvel acteur s'impose dans la résolution du conflit : la CIJ.

Par ailleurs, le projet est aujourd'hui devenu un symbole de la montée en puissance de l'argumentation environnementale face à une politique d'aménagement contestée.

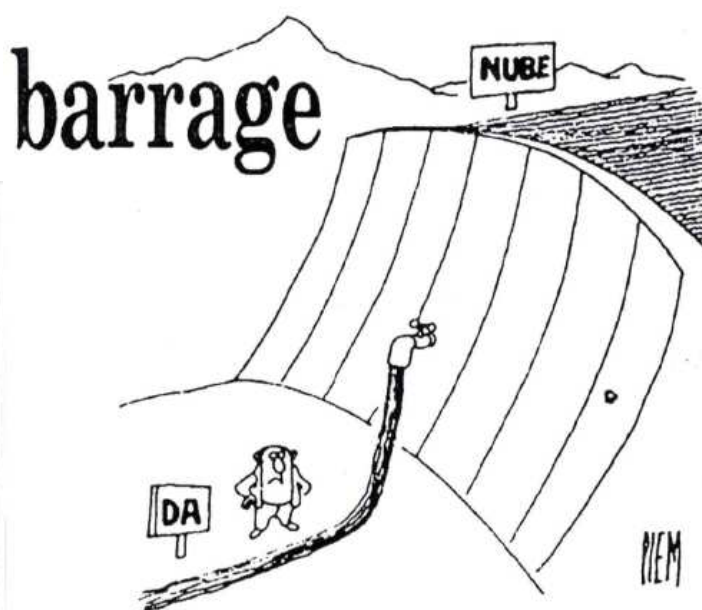
Aujourd'hui, la centrale existante, Gabčíkovo, a une puissance installée de 720 MW. Suite à la privatisation en 2006, sa gestion a été transférée de la compagnie publique Slovenske Elektrarne à l'actionnaire privé majoritaire, la société italienne Enel SpA. La centrale fournit 10 % de l'énergie utilisée en Slovaquie.

Vue d'ensemble actuelle

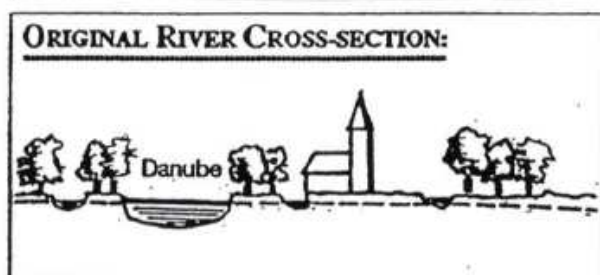


Annexes

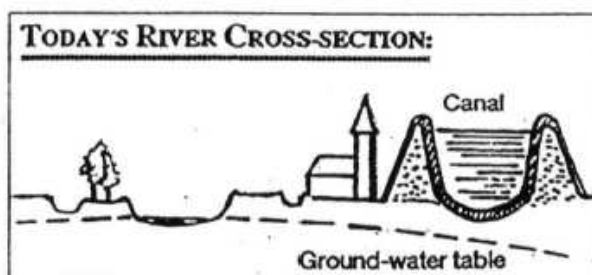
Annexes – la contestation internationale du projet



« Budapest, Bratislava : la bataille du barrage », *La Croix*, 23 octobre 1992.



- The Danube - essential part of Europe's Natural Heritage
- Av. 2.000 m³/sec of water flowing in the Danube
- Dynamic changes of ground- and river water, Central Europe's largest drinking water reservoir
- 200 km² European-wide unique floodplain ecosystem



- Gabčíkovo, mega-powerstation, 30 km channel
- 85 % of the water in the channel, only 15 % in the Danube bed
- Storage lake, impact on the ground-water table, endangering of the drinking water for millions of people
- Drying up and destruction of the riverine landscape