



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



Danube,
le fleuve Europe

FLUGPOST
AIR MAIL
PAR AVION

DANUBE, LE FLEUVE EUROPE



*S*i le Rhin incarne l'Allemagne, si le Pô et le Tibre racontent l'Italie, si la Loire, la Seine, le Rhône et la Garonne doivent se mettre à quatre pour tenter d'exprimer la France, le Danube, c'est l'Europe !

LE PARCOURS

- Vienne
 - Belgrade
 - Golubac
- et les Portes de fer*
- Kladovo
 - Budapest
 - L'écluse d'Hilpoltstein

Le centre de l'Europe, l'Europe des grands empires, l'Europe des Alpes et des Carpates. Deux mille sept cent quatre-vingts kilomètres pour relier la forêt allemande à la Mer Noire, en traversant des villes de légende (Vienne, Bratislava, Buda Pest, Belgrade...), un bassin de 800 000 kilomètres carrés partagé par 19 pays... Je me souviens de Milan Kundera me parlant de cette Europe, son Europe. "Regarde l'Union Soviétique, c'est le maximum d'étendue pour le minimum de diversité. Mon Europe, c'est l'inverse : un maximum de diversités pour un minimum d'étendue". Je me souviens du roman de Joseph Roth, "La marche Radetsky", que j'ai eu l'honneur d'adapter pour le cinéma. Il racontait comment l'empereur François Joseph s'adressait à ses sujets. Il disait "à mes peuples".

Sept juillet 2015

Sombre jour pour notre continent. La Grèce s'enfonce dans la crise et menace la construction européenne. Je suis à Vienne pour rencontrer les gestionnaires du Danube. Avant d'entrer dans les conversations techniques, j'ai bien envie de m'adresser à lui, le fleuve mythique. À certains moments, la politique doit dépasser la raison. Souvenez-vous de l'idée folle qui a créé l'Europe, cette proposition de mettre en commun le charbon et l'acier, cinq ans, cinq ans seulement après la fin d'une Guerre Mondiale. Alors oui, pourquoi, aujourd'hui, ne pas appeler le grand fleuve à l'aide ? Danube, tu tisses et relies, depuis si longtemps, tu ne pourrais pas nous insuffler un peu d'esprit de rassemblement ?

Les dieux de l'eau ont dû m'écouter. Je vous indique le chemin pour retrouver le moral.

Prenez la ligne U1 du métro local. Descendez à la station Kaisermühlen, en français les moulins de l'empereur. Suivez le flux. Passez un contrôle semblable à celui des aéroports. Bienvenue à l'ONU ! À Vienne, comme à New York, celle que l'on appelle pompeusement la "communauté

internationale" possède sa ville, avec ses gardes, ses restaurants, et son coiffeur. De hautes tours abritent d'innombrables hommes et femmes de bonne volonté qui, dans tous les domaines, œuvrent pour la paix. N'écoutez pas les aigres, ceux qui répètent que les salaires de ces braves gens sont élevés et généralement détaxés. Ce dédommagement n'enlève rien à leur mérite. Qu'il doit être désespérant, certains jours, de ne pas réussir à empêcher nos frères humains de trop se déchirer !

Voici le bâtiment E. Gagnons le quatrième étage. Je ne vous donne pas le numéro du bureau, sécurité oblige.

Bonjour monsieur Ivan Zavadsky ! Ce Slovaque disert et charmant est rien moins que le secrétaire exécutif de l'ICPDR. En d'autres termes, et traduits en français, il anime la Commission Internationale pour la Protection



du Fleuve Danube. Active depuis 1998, cette Commission a reçu des 14 Etats signataires l'objectif de promouvoir une gestion responsable et durable de la ressource en eau. Vaste ambition qui consiste principalement à batailler contre les diverses pollutions et à lutter de toutes les manières possibles contre le fléau des inondations. La question vient tout de suite : avez-vous autorité pour contraindre et pour punir ? Monsieur Zavadsky sourit : "nous n'agissons que par la concertation. Et croyez-moi, c'est la seule bonne méthode. Des experts nationaux se réunissent et nous coordonnons leurs propositions".

En bon petit Français centralisateur et autoritaire vous pensez bien que je ne suis pas convaincu. Un Autrichien, Horst Schindler, rencontré plus tard partagera mes doutes et me fera part de ses impatiences.

C'est le directeur général de la Commission du Danube, chargée depuis la convention de Belgrade (1948), de développer la navigation sur le fleuve. À peine installé devant moi, il fulmine contre les lenteurs. "Aucun autre fleuve, croyez-

moi, j'ai vérifié, aucun autre fleuve n'a engendré autant d'études. Pour les soi-disants experts, pas de filon plus profitable que le Danube.

Et rien n'avance".

Je repense, admiratif et attendri, à l'optimisme de monsieur Zavadsky. Chère jeune lectrice en quête d'emploi, cher jeune lecteur dans la même attente, mon âge me permet un conseil. Sans l'habitude ancrée en vous d'une pratique quotidienne et fervente de

la méthode Coué, évitez la carrière de fonctionnaire international. Malgré les avantages précédemment évoqués, vous deviendriez folle ou fou.



Publication de l'ICPDR

Au dîner avait été invité un militant pur et dur. Grand, beau mec et charmeur et tout à fait déterminé. Il s'appelle Ulrich Eichelmann, biologiste de formation, ancien responsable de WWF Autriche et présentement président de River Watch. Sa conviction est simple : l'homme ne doit rien toucher à la Nature. Et quand il dit rien, c'est RIEN. Sa bête noire favorite, son ennemi quotidien et préféré, c'est le barrage. Tous les barrages. Il raconte comme autant de faits d'arme chacune des campagnes menées pour empêcher la construction

de tel ou tel. Et quand je lui demande si, dans toute sa carrière de combattant, un barrage, un seul a trouvé grâce à ses yeux, il répond avec flamme : AUCUN ! Il n'existerait donc AUCUN bon barrage, il réaffirme : aucun. Tout barrage est une agression contre la planète. Mais le besoin d'énergie ? L'hydroélectricité ne vaut-elle pas mieux que les autres sources ? Argument balayé : il n'y a qu'une seule solution pour sauver la Terre, réduire notre consommation et d'abord d'énergie. Monsieur Zavadsky nous avait prévenus :



vous allez voir, le Danube unit des univers qui n'ont rien à voir les uns avec les autres. Peut-être même qu'il relie les siècles. Il part de l'ère moderne et remonte le temps. Dès la salle d'attente de l'avion pour Belgrade, la différence saute aux yeux. Bien sûr les généralités sont paresseuses et trompeuses. Mais les femmes et les hommes qui rentrent chez eux paraissent plus mal nourris que les Autrichiens rencontrés dans les rues de Vienne, leurs vêtements sont plus mal coupés, faits d'une étoffe médiocre. En d'autres termes, politiquement incorrects, nous nous trouvons maintenant parmi des gens plus "pauvres". Impression confirmée par les chiffres : quand le PIB par habitant s'élève à 51127 US\$ pour l'Autriche en 2014, il ne représente que 9997 US\$ pour la Roumanie et seulement 6152 US\$ pour la Serbie ! Le bassin du Danube rassemble des économies de niveau très divers. Mais qu'en est-il du bonheur ressenti ?

Nous arrivons en Serbie. Plus tard, Belgrade ! Un barrage nous attend. On le dit le plus puissant d'Europe de l'Ouest. Pour l'atteindre, il va falloir rouler. Longtemps. Quand on

aime, on supporte. Et depuis quelque temps, la production d'hydro-électricité me fascine, cette métamorphose de l'eau en lumière ! Une passion, que mon frère psychiatre qualifierait sûrement d'addictive, me pousse vers les turbines, Kaplan ou Francis (les spécialistes comprendront). La Chevrolet bas de gamme avance comme elle peut, au rythme des tracteurs et des convois de camions. Le transport fluvial n'a pas désengorgé les routes.

Pas plus pimpants que les villages et petites villes traversés ! Villas de belle taille et flamboyantes, et pourvues de toutes les aménités modernes : vérandas, doubles vitrages, paraboles sur les toits. Une vague de prospérité traverserait-elle la Serbie ? La traductrice tempère notre enthousiasme. Ces belles demeures sont la propriété d'expatriés, pour la plupart en Autriche. Ils construisent pour leurs vieux jours et pour leurs familles. Et pour montrer qu'ils ont réussi. Regardez, continue la traductrice, la plupart de ces maisons sont vides. Il n'y a plus de travail ici. L'agriculture végète. Tout le monde part. Et soudain, revoilà le Danube. Il s'est élargi jusqu'à ressembler (presque) à la mer. C'est le début du



La forteresse de Golubac

réservoir. Le barrage est encore loin, bien en aval. Passé Golubac et sa forteresse du Moyen Âge, en cours de réhabilitation financée par l'Union Européenne, comme le rappelle le panneau bleu traditionnel saupoudré d'étoiles jaunes, la route s'engage dans des gorges. De l'autre côté de l'eau verte, les montagnes sont roumaines et toute coiffées d'éoliennes. Ces anciens territoires communistes se sont mis au renouvelable ! De temps en temps, la vallée s'élargit et de nouveau on longe un lac italien. Sur les bords, d'innombrables cannes attendent qu'un poisson veuille bien mordre.

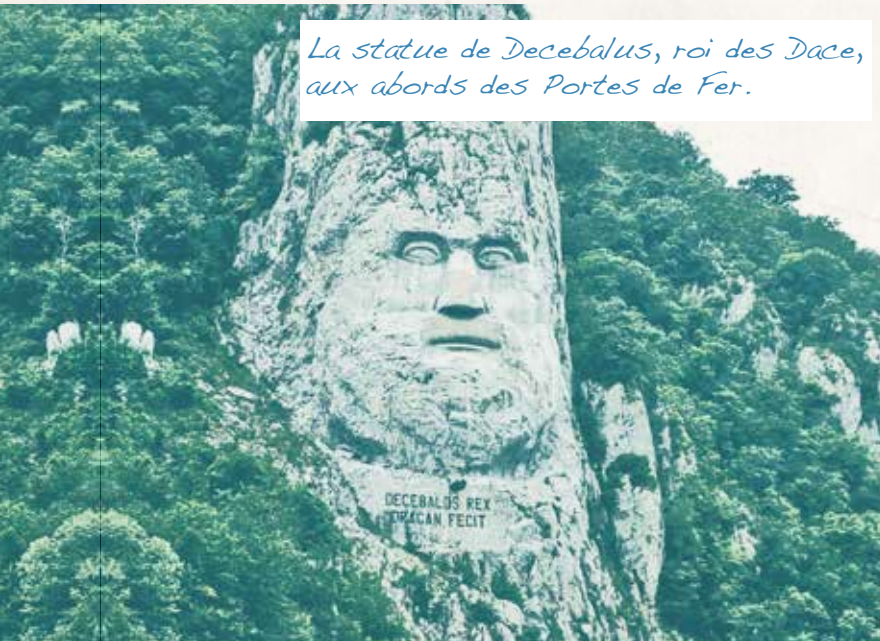
Les pêcheurs les laissent travailler, rêvant sans doute des pêches miraculeuses de leurs aïeux. En témoigne l'esturgeon exposé dans l'un des bureaux de l'Académie des Sciences de Buda Pest. Un peu plus loin ils discutent entre eux, torses nus, canettes de bière à la main. Ils sont venus à plusieurs, des vacances entre camarades. Ils vivent dans des caravanes qu'ils ont garées en rond, comme les cow-boys, au temps du Far West. Mais qui sont ici les Indiens dont il faudrait se protéger ? Les fantômes du communisme ? Ou au contraire les contrôleurs de gestion capitaliste, agents du FMI ou autres ?

À tout prendre mieux vaut pêcher. Si les dieux leur sont favorables, ils attraperont un sandre ou quelques carpes. Pourvu qu'un poison chat géant ne vienne pas emporter tout le matériel ! Le défilé se resserre entre des parois de rocher gris. On approche des Portes de Fer, en anglais Iron Gate, en serbe Djerdap. Pour expliquer ce nom, deux légendes se font concurrence. À bien y réfléchir, elles ne sont pas contradictoires et racontent plutôt la même histoire, celle

du Danube, à deux âges de sa vie. Dans les temps les plus anciens, bien avant la création de la mémoire, la mer serait montée jusqu'à Belgrade et se serait frayée un chemin à travers ces montagnes. Plus près de nous, un empereur d'Autriche Hongrie n'aurait plus supporté de se voir envahir par les bateaux des marchands ottomans. Il aurait ordonné de barrer le cours du Danube avec une grosse chaîne. Une douane était ainsi créée. Et la frontière affirmée entre les deux Empires. Comme on voit, le Rideau de fer, qui durant tant d'années coupa l'Europe, n'est pas une invention récente.

Mais l'Histoire véritable remonte bien plus loin. On dit que sur 19 empereurs romains, 17 seraient nés dans la région. Comme si loin de Rome, près des frontières on se forgeait des énergies sans lesquelles il n'est pas de grands destins. D'innombrables vestiges demeurent de cette Antiquité. Et Trajan est partout présent, comme un ancêtre tutélaire. Il faut dire qu'il avait fait construire un pont, véritable prouesse technique, avec des arches larges de 50 mètres. De nouveau les gorges s'élargissent.

La statue de Decebalus, roi des Dace, aux abords des Portes de Fer.



Et voici, enfin, le barrage

Monstre de béton et d'acier, 350 000 tonnes de béton et 170 000 tonnes d'acier ont été nécessaires pour l'ériger, il a été un bel exemple de coopération binationale entre la Serbie et la Roumanie. Construit entre 1964 et 1977, Djerdap I a été complété par Djerdap II, en 1984, à 80 kilomètres en aval. Djerdap III constitue le serpent de mer du Danube, maintes fois envisagé, mais toujours pas réalisé. Il est vrai qu'il ne concerne que la Serbie et que

les turpitudes des années 90 et la situation économique depuis n'ont pas été très favorables à son édification. Avec 2050 MW installés, six turbines de chaque côté, il produit gaillardement ses 11TWh annuels. Il est vrai que le débit du fleuve est ici en moyenne de 5000 mètres cube seconde. Les ingénieurs serbes et roumains ont pris en compte le côté capricieux du fleuve en prévoyant un déversoir à la hauteur avec une capacité maximale de 19000 mètres cube seconde. Ils ont bien fait ! En 1996 et 2009,

Barrage des Portes de Fer





*La salle des machines du barrage
des Portes de Fer*

toutes les portes ont été ouvertes pour laisser passer un débit de 17200 mètres cube seconde. Et en 2014, la même opération a été nécessaire afin d'abaisser le niveau du réservoir à 63 mètres (au lieu des 69 mètres en temps normal) pour encaisser les crues plus que conséquentes du beau Danube. Mais Djerdap participe aussi



Tour de contrôle de l'écluse côté Serbe

à la navigation fluviale avec ses deux écluses, une de chaque côté, qui chaque mois gère à leur tour l'une le flux montant et l'autre le flux descendant, parité oblige ! Il faut dire qu'il y passe entre 3000 et 4000 navires par an et qu'on en dénombre plus de 75000 depuis leur mise en service.



*Rencontre avec le maire de
Kladovo en Serbie*

Le maire de Kladovo, la petite ville voisine, tient à nous recevoir. Ce jeune médecin, élu pour quatre ans le mois précédent, tient à nous faire part du supplice qui est le sien. Plusieurs fois par jour, il voit passer et repasser des paquebots fluviaux remplis de touristes.

"Imaginez : aucun ne s'arrête. Parce que nous n'avons aucun établissement digne de les accueillir, pas même un ponton ! Bruxelles nous

promet des crédits pour réhabiliter nos vieilles tavernes. Jusqu'à présent, rien n'est arrivé. Et ce flux d'or continue de nous narguer ... Si vous pouviez nous aider. Puisque vous vous dites ami des fleuves ..."

Partout dans le monde, le goût pour la croisière s'est étendu de la mer aux autres eaux. Une manne se déverse sur les croisiéristes mais aussi sur les régions riveraines. La Serbie attend son heure.

Buda Pest dans la nuit

Je comprends pourquoi notre avion ATR fut bloqué une heure à Belgrade. Un orage d'une rare violence frappait la capitale hongroise. Arbres arrachés, tunnels inondés ... Il valait mieux laisser passer la tourmente. Avant la tourmente, le thermomètre frôlait les quarante degrés. Maintenant on frissonne, à peine vingt degrés. Les personnalités invitées par l'ambassadeur sont arrivées vers l'eau par des chemins différents. Un scientifique, Dr János Józsa tout nouveau recteur de l'université de la Technologie et des Sciences Economiques de Budapest. Un juriste, Gábor Baranyai, commissaire ministériel pour l'utilisation durable des ressources naturelles transfrontalières, et un ancien recteur de l'Institut UNESCO-IHE, pour l'éducation relative à l'eau, András Szöllösi-Nagy. Tous les trois autant passionnés. Ils tombent vite d'accord sur les sujets les plus importants :

- la gestion des sédiments ;
- dans les deltas, la diminution des rendements agricoles due à l'accroissement du taux de salinité (partout la mer monte et partout

le flux des fleuves décroît puisque les barrages se multiplient) ;

- la lutte contre les inondations puisque les villes se développent n'importe comment, en se moquant de la Nature et de ses colères ;
- enfin la gouvernance : les fleuves traversent les frontières, les humains se cantonnent chez eux.

Ils nous souhaitent bon courage. À croire qu'ils voulaient, malgré leur gentillesse, nous gâcher la nuit...



*L'attrait des villes fluviales.
Budapest la nuit*

Buda Pest, au matin.

Monsieur Gabor Spanyik nous reçoit sur l'un de ses bateaux. Sa ressemblance avec Vladimir Poutine impressionne : même visage bien découpé, même allure sportive, même autorité tranchante. Il dirige la société d'Etat Mahart qui propose des croisières sur le fleuve. Ce tourisme ne cesse de se développer : plus de trois cent mille voyageurs cette année. Quel dommage que les "événements" d'Ukraine inquiète une clientèle en majorité américaine, plutôt âgée, désireuse de culture et de beaux paysages mais surtout de calme et de confort ! Il n'importe. L'avenir est prometteur. Les ressources touristiques de la Hongrie commencent à peine d'être exploitées. Et le capital public de Mahart n'empêche pas l'actionnaire d'imposer des objectifs ambitieux. Tout le monde, au lieu de grogner, doit se relever, se mettre au travail. Quand on a un trésor tel que le Danube, on n'a pas le droit de se plaindre. Il faut l'exploiter. Même si les conditions sont souvent difficiles : selon les saisons et les débits, les niveaux de l'eau peuvent varier de neuf mètres !

Savez-vous quel périple choisissent les vrais

amis des fleuves ? Ils embarquent à Amsterdam. Et sans quitter leur hôtel flottant se retrouvent une quinzaine de jours plus tard sur les bords de la Mer Noire...

Toujours Buda Pest.

Déjeuner avec Istvan Joo, jeune conseiller du ministre des Affaires Étrangères et du Commerce. Son domaine est vaste : stratégie pour le Danube. Et ses dossiers prioritaires difficiles. D'abord la lutte contre les inondations qui auraient tendance à se multiplier. Elles frappent surtout les affluents. Dont la rivière Tisa. Et de nous montrer les photos de la petite et charmante ville de Szeged envahie par les eaux, à commencer par l'hôpital. Une parade nouvelle a été trouvée : une longue, très longue palissade en acier élevée sur deux kilomètres. Il paraît qu'elle protège avec efficacité. Mais le coût de telles digues mobiles doit être élevé ! Exorbitant, vous voulez dire ! C'est la Communauté Européenne qui a payé.

Le plus rageant, avec les inondations, car le plus facile à régler (dans un monde normal), c'est le manque d'informations. Personne

ne prévient personne. Alors qu'un coup de fil suffirait pour alerter : dans trois ou six heures le flux vous arrivera. Et pourquoi n'arrivons nous pas à bâtir un système commun de prévision météorologique ? Les pays restent jaloux de leurs données. Les niveaux de précipitation auraient-ils une dimension stratégique ?

Autre souci de notre diplomate : la qualité des eaux. Les montagnes du Sud-Ouest de l'Ukraine sont un véritable réservoir. En descendent de nombreuses rivières, généralement polluées. Les usines de traitement, quand elles existent, datent de l'ère soviétique et n'ont pas été entretenues depuis 1989. Et aujourd'hui il faut comprendre le gouvernement de Kiev : il a d'autres priorités. En attendant, la Hongrie

reçoit toutes ces saletés. Que voulez-vous que je fasse ? Éternel inconfort de l'aval par rapport à l'amont.



Nostalgie d'une autre époque ?

35 kilomètres au sud de Nuremberg, village de Hilpolstein. Altitude : 406 mètres au-dessus du niveau de la mer. Nous sommes sur la ligne du partage des eaux entre le Rhin et le Danube. C'est aussi le point le plus élevé du canal construit entre le Danube et la rivière Main pour rejoindre le Danube.

L'idée de ce canal n'est pas nouvelle. Des traces de creusement remontent

à l'époque de Charlemagne. Plus près de nous le roi de Bavière Ludwig Premier ordonne de commencer les travaux. Ils vont durer 24 ans. Et en 1848 la liaison est réalisée. Mais la voie n'est pas (du tout) large et les écluses (trop)



*Le transport de marchandises
via le canal Main Danube, écluse
d'Hilpoltstein*

nombreuses. Un ouvrage de grande ampleur s'avère vite nécessaire. Il faudra trois décennies d'efforts de tous ordres pour arriver au but. Nombreux sont les opposants, et notamment tous les verts. Et puis réunir l'équivalent de trois milliards d'euros n'est pas simple. Le nouveau canal ouvre le 25 septembre 1992. Il permet la circulation de bateaux longs de 195 mètres, larges de 12 avec un tirant d'eau de 2 mètres 70. Si le transport des containers

reste impossible car les ponts n'ont pas de hauteur suffisante, plus de mille navires de passagers empruntent le canal ainsi que d'innombrables péniches ou barges, dont chacune remplace de trente à cinquante camions, pour un total de 3 millions de tonnes.



*L'activité touristique fluviale entre
la mer du Nord et la mer Noire*

Ce canal est ainsi la pièce centrale du grand programme européen Marco Polo qui veut doter notre vieux continent d'un réseau complet de voies navigables.

Une fois de plus, je pense à ces voyageurs qui, sans quitter leur bateau, peuvent aller de la Mer du Nord à la Mer Noire.

Grâce à ce canal du Main.

Une fois de plus, je regarde la carte de notre Europe. Une fois de plus, une absence me saute aux yeux : ce lien qu'un premier ministre français n'a pas voulu tisser, à l'extrême fin du XXème siècle, entre le Rhône et le Rhin.

Parce que "les Verts" n'en voulaient pas et qu'il avait besoin de ces gens-là pour bâtir une majorité "plurielle". Une fois de plus, l'incompréhension me vient, cette étrange colère froide. Comment peut-on se dire "amis de la Nature" et refuser que les eaux se joignent ? Une fois de plus, je me dis que seule la vision est politique.

