

La coopération danubienne: le fleuve, support d'intégration européenne? Tour d'horizon géo-historique et pistes de réflexions

Bioteau, Emmanuel

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Bioteau, E. (2016). La coopération danubienne: le fleuve, support d'intégration européenne? Tour d'horizon géo-historique et pistes de réflexions. *Cinq Continents*, 6(14), 268-286. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-63367-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

LA COOPÉRATION DANUBIENNE. LE FLEUVE, SUPPORT D'INTÉGRATION EUROPÉENNE ? TOUR D'HORIZON GÉO-HISTORIQUE ET PISTES DE RÉFLEXIONS

Emmanuel BIOTEAU

Département de Géographie, Laboratoire ESO, Université d'Angers, France
emmanuel.bioteau@univ-angers.fr

Sommaire:

1. INTRODUCTION.....	270
2. DE LA LIBRE NAVIGATION AUX ORIGINES DE LA COOPERATION A UNE APPROCHE GLOBALE DE BASSIN VERSANT.....	271
3. DES CHANTIERS ENCORE (TOUJOURS) OUVERTS. PROBLEMES D'ORDRE GEOPOLITIQUE A RESOUDRE AU NIVEAU MICRO-REGIONAL.SUBTITLE.....	275
4. MIEUX COORDONNER LES EFFORTS EN MATIERE DE COOPERATION TRANSNATIONALE ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT. MOBILISER LES POPULATIONS RIVERAINES. DU ROLE PARTICULIER DE L'UNION EUROPEENNE.....	278
5. DE LA MACRO-REGION AUX INITIATIVES LOCALES (A ENCOURAGER, A SOUTENIR, A PROMOUVOIR). UNE ETAPE A FRANCHIR DANS LA COOPERATION DANUBIENNE?	280
6. CONCLUSION.....	283
7. RÉFÉRÉNCES.....	284

Citer ce document:

Bioteau, E. 2016. La coopération danubienne. Le fleuve, support d'intégration européenne?. Tour d'horizon géo-historique et pistes de réflexions. *Cinq Continents* 6 (14): 268-286

La coopération danubienne. Le fleuve, support d'intégration européenne ? Tour d'horizon géo-historique et pistes de réflexions.

Emmanuel Bioteau

The Danube River Co-operation: the River as a support for European integration? A geo historical approach. As a pan European river, flowing from Germany through the Black Sea, the Danube and its area are major for European geopolitics. In this text the origins and the political influences of the Danube River Co-operation are analysed, showing the key role of new actors, more particularly of the European Union. The EU Strategy for the Danube River aims at resolving some of the different geo historical problems of this area. It offers at the same time a new framework for co-operation. At the end, by changing scales from meso to macro, the text shows some guidelines for re-enhancing the co-operations: building at the Danube River Basin scale a common space for its inhabitants!

Key words: Danube River, Commissions, Co-operation, Protection, Geo history.

La coopération danubienne. Le fleuve, support d'intégration européenne ? Tour d'horizon géo-historique et pistes de réflexions. Fleuve pan-européen, s'écoulant de la Forêt Noire à la Mer Noire, le Danube et son accès sont indissociables de la géopolitique continentale. L'histoire, les soubresauts fréquents et les dimensions politiques de la coopération danubienne à échelle macro sont ici commentées et analysées de façon à saisir le rôle d'acteurs nouveaux, en particulier de l'Union européenne au travers de sa Stratégie pour le Danube, dans la résorption des problèmes posés par ces aléas géohistoriques. Par le jeu du changement d'échelles (mésos voire micro), le texte montre au final l'enjeu d'un renforcement des coopérations locales pour faire du bassin danubien un véritable espace de coopération approprié par ses habitants.

Mots clés: Danube, Commissions, Coopération, Protection, Géohistoire

1. INTRODUCTION

Le Danube est un fleuve atypique dans la géographie du continent européen. Deuxième plus long fleuve d'Europe après la Volga, s'étalant sur 2.850 Km, celui-ci longe ou traverse dix états, tandis que son bassin concerne une quinzaine de pays aux langues, cultures et histoires dissociées. Il est à ce titre le fleuve le plus internationalisé au monde (Document 1).

Fleuve pan-européen, s'écoulant de la Forêt Noire à la Mer Noire, le Danube et son accès sont dès lors indissociables de la géopolitique continentale, depuis les frictions entre empires à la période plus récente dite de « Guerre froide ». Il est de longue date un fleuve porteur de frontières : de celle du limes romain aux actuels contacts entre la Hongrie et la Slovaquie, entre la Serbie et la Croatie, ainsi qu'entre la Roumanie et, d'ouest en est, la Serbie, la Bulgarie et l'Ukraine. Aucune puissance politique ou militaire n'est jamais parvenue à unifier les territoires danubiens.

Autre singularité, l'orientation ouest-est de son écoulement fait du Danube l'unique voie naturelle d'échange et de circulation entre l'Europe rhénane et les marches orientales du continent. Cette position stratégique est unique en Europe. A cela s'ajoute le fait que le Danube constitue le seul accès maritime direct pour des Etats enclavés (Hongrie, Slovaquie, Serbie). C'est pourquoi, en 1997, l'Union européenne l'inscrit au titre de Corridor VII de sa politique de raccordement des pays d'Europe centrale et orientale candidats à l'adhésion. Cette politique se poursuit actuellement, dans le double enjeu de la préparation à l'adhésion et de la politique de voisinage (avec la Serbie notamment) d'une part, dans le cadre des soutiens aux développements d'axes de transports paneuropéens au sein de l'UE d'autre part (Hongrie, Roumanie, Bulgarie entre autres).

Ces quelques constats préalables permettent de dresser la liste des enjeux passés, actuels et à venir de la coopération danubienne. Cette coopération peut-elle être lue comme une illustration des soubresauts géopolitiques de l'Europe centrale, et de l'évolution de la coopération européenne, notamment au regard de la mise en œuvre actuelle de la Stratégie pour le Danube ? En filigrane, une seconde question peut être avancée : s'il existe un « chemin de coopération » propre au Danube, à savoir, au travers de cette expression, s'il peut être relevé dans la coopération danubienne des moments et des enjeux spécifiques au fleuve et au contexte géopolitique centre européen.

Nous proposons pour ce texte une progression en trois étapes qui relatent l'histoire, les soubresauts fréquents et les dimensions politiques de la coopération danubienne à échelle macro, et enfin les volontés, en particulier de l'Union européenne au travers de sa Stratégie pour le Danube, de résorber les problèmes posés par ces aléas géohistoriques. Une quatrième étape pose l'enjeu de coopérations locales, pensées pour,

avec et par les populations riveraines du fleuve, de ses affluents et des frontières politiques du bassin danubien.

La première partie de ce texte opte ainsi pour une chronologie spatialisée (une géohistoire – au sens défini par Jacob-Rousseau (2009) ou encore Lévy (1997) dans le prolongement du concept posé par Fernand Braudel) de la coopération danubienne, depuis son amorce au XIXe siècle jusqu'au début de la décennie 1990. Toutefois, l'amorce d'une telle efficience de la coopération danubienne souffre encore de problèmes d'ordre géopolitique, abordés dans une seconde partie. Cette projection historique, bien que brève, introduit le changement d'objet actuel de la coopération danubienne, ajoutant à l'enjeu d'amélioration des communications (essentiellement la navigation) un enjeu plus actuel : la gestion durable des ressources. Faisant l'objet d'une troisième partie, ces deux enjeux combinent avec la volonté affichée par l'ensemble des acteurs, et en particulier de l'Union européenne, de mieux coordonner leurs politiques et leurs efforts en matière d'aménagement et de protection des milieux.

L'ensemble de ces constats posés demande que l'on change les échelles de regard et d'analyse, c'est-à-dire que la coopération danubienne soit pensée à des niveaux territoriaux plus locaux, au sein des espaces proches du fleuve ou de ses affluents, dans l'amélioration du contact et de l'amorce d'un dialogue mutuel des populations riveraines. Ce sera ici l'objet d'une quatrième partie à visées conclusives, laquelle ouvre un champ de réflexion qui, à notre sens, est encore trop peu exploré à ce jour.

Au final, cette communication présente un processus complexe de coopération autour d'un fleuve somme toute symbolique des aléas géopolitiques de l'Europe. Par les exemples proposés, cette approche synthétique de la coopération danubienne, lue d'un regard porté depuis la France, se veut aussi être une fenêtre ouverte sur cette complexité.

2. DE LA LIBRE NAVIGATION AUX ORIGINES DE LA COOPERATION A UNE APPROCHE GLOBALE DE BASSIN VERSANT

Plus de la moitié des États du bassin danubien est aujourd'hui membre de l'Union européenne (UE). Une majorité parmi les autres aspire à le devenir. Avec la mise en œuvre de la Stratégie européenne pour le Danube depuis 2011, l'UE s'affirme comme l'élément moteur de la coopération danubienne. Est-ce par cela l'aboutissement d'un cheminement de consolidation macro-régionale ou bien le témoignage des influences du moment ? Formulé autrement : est-ce un signe d'une stabilité (re)trouvée ?

Car d'aucuns témoignent que le Danube n'est pas porteur d'unité. L'Histoire et les reliefs, les cultures, les religions, les sociétés et leurs politiques ont découpé plusieurs tronçons de fleuve, plusieurs « Danubes » aux rives disputées. A l'instar d'autres fleuves, en particulier le Rhin (Boulineau, 2008), la coopération danubienne s'est d'abord

attachée à régler des problèmes d'accès et de navigation. Il est l'unique voie de circulation fluviale dans cette partie de l'Europe.

Schématiquement, la coopération danubienne repose sur deux piliers institutionnels : la Commission du Danube (CD) et la Commission Internationale pour la Protection du Danube (ICPDR), auxquels s'ajoute depuis 2011 la Stratégie européenne pour le Danube, portée par l'UE.

La première Commission Européenne du Danube¹, créée suite au Traité de Paris de 1856, visait ainsi à garantir la libre navigation sur les eaux du fleuve. D'autres accords suivront, parmi lesquels nous retiendrons la Convention de Belgrade (1948) qui soustrait le contrôle de la navigation aux États riverains pour le placer sous la responsabilité de la CD. Cette dernière est dotée de compétences semi-législatives et juridiques, posant les jalons d'une organisation intergouvernementale siégeant à Budapest (1954).

Entre 1856 et 1948, la face de l'Europe a fortement changé, marquée par les découpages des principaux ensembles étatiques de l'Europe du centre, les destructions et les déplacements de population de la Seconde guerre mondiale, l'apparition de nouveaux États et les prémices de la lutte d'influence entre « blocs » (de l'Est, de l'ouest) allant conduire à la Guerre froide. Les États signataires des deux accords ont changé. Les rapports de force ont également été modifiés. La France, le Royaume-Uni et l'Autriche, à l'origine du Traité de Paris sont en position minoritaire à Belgrade. Les deux premiers nommés s'abstiendront de signer la toute nouvelle convention tandis que le troisième n'est convié qu'au seul titre d'observateur. Les modulations de la coopération danubienne révèlent en écho les aléas et les soubresauts géopolitiques centre-européens.

Si le texte de 1948 régit toujours la CD², celle-ci n'est plus l'unique acteur de la coopération danubienne. Dès le milieu des années 1980, il devient évident que des problèmes autres que la seule navigation se posent aux États riverains du fleuve. Les années 1960-1980 sont marquées par de grands projets de constructions de retenues d'eaux et écluses : les Portes de Fer entre Roumanie et Yougoslavie (actuellement Serbie), ainsi que le complexe de production hydroélectrique dit Gabčíkovo-Nagymaros entre Hongrie et Tchécoslovaquie (à présent Slovaquie). Ces programmes visent à améliorer la navigation, mais sont également conçus dans des objectifs de production énergétique partagée, de régulation du risque d'inondations ou encore de construction de canaux pour l'irrigation. Chose rare dans le contexte autoritaire des régimes de

¹ Parfois également nommée Commission Européenne du Danube (CED) ou Commission Internationale du Danube (CID), eu égard aux intitulés des différents traités et accords du XXe siècle. (cf. Document 2)

² Les États membres de la CD sont : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Moldavie, Roumanie, Russie, Serbie, Slovaquie, Ukraine (plus 4 au statut d'observateurs : France, Turquie, Pays-Bas et République Tchèque).

l'époque, ils suscitent également des réactions de groupes d'habitants au titre de leur impact environnemental comme ce fut le cas en Hongrie en réaction aux impacts environnementaux du projet de Gabčíkovo-Nagymaros (Bioteau et Farcasiu, 2011). Ils reflètent ainsi, et à double niveau dans les relations interétatiques et parmi la population, un changement d'approche de la coopération danubienne, en réponse aux besoins de management commun des eaux du fleuve. En 1985 est signée la Déclaration de Bucarest entre huit États riverains du Danube pour coopérer sur les questions concernant la gestion des eaux du fleuve; l'objectif concernait ici tout particulièrement la gestion du risque inondation, par un partage d'informations entre États voisins et une coordination dans la gestion des retenues d'eau (ouvertures / fermetures coordonnées) (Farcasiu, 2012).

Ce changement d'approche s'exprime par la création d'une nouvelle instance de coordination. La chute des régimes socialistes en Europe de l'Est et Centrale et l'ouverture de ces pays au reste de l'Europe ont permis le re-fondement de la coopération danubienne. La coopération danubienne devient un des mécanismes de préparation à l'intégration européenne de ces pays, l'environnement devenant de facto un « prétexte » pour le commencement de mise en conformité. Dès 1991, un Programme environnemental pour le bassin versant du Danube (EPDRB) est lancé à Sofia sous l'impulsion de différents acteurs dont la CD et la Banque Mondiale. Celui-ci vise à l'élaboration de plans stratégiques décennaux sur la protection de l'environnement. Ce programme est doté d'une « Task force » temporaire constituée pour la mise en œuvre de cette stratégie, et piloté depuis Vienne. Les actions menées conduisent à la signature de la Convention pour la Protection du Danube à Sofia en 1994. Aux côtés d'autres enjeux tels la navigation, la reconnaissance mutuelle des frontières, l'ouverture de ces mêmes frontières, les droits des minorités, etc., les problématiques environnementales contribuent à renouveler la coopération. Plus encore, elles la redynamisent dans la mesure où cette question environnementale est, parmi toutes celles évoquées précédemment, la seule qui permette d'établir un consensus entre les différents États danubiens, et entre leurs populations.

On retiendra pour l'époque, parmi les problèmes clefs à résoudre sur le plan environnemental: l'absence de systèmes d'épuration des principales villes, des équipements industriels polluants ou non adaptés, une agriculture de plaines fortement consommatrice d'intrants lesquels se déversent ensuite massivement dans le fleuve ou ses affluents.

On retiendra également que la CD a un rôle très limité dans la résolution des conflits frontaliers éventuels, qui ne sont pas de sa compétence, et que l'UE naissante exerce une influence encore réduite dans la région; les tensions entre États naissant du contrôle des eaux, des pollutions récurrentes (voire exceptionnelles : en Roumanie, en

Hongrie) ou des problèmes d'inondations (entre Slovaquie et Hongrie, entre Roumanie et Ukraine...) sont alors transmis à l'appréciation de la Cour Internationale de Justice... (Gauthey, 2008).

La Commission Internationale pour la Protection du Danube est créée à la suite des accords de Sofia, en 1998, sous l'impulsion conjointe de l'UE, de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et de la Banque Mondiale. Cette nouvelle organisation réunit 14 États (dont 8 sont membres de l'UE)³ plus l'UE, alors que seuls 11 États adhèrent à la CD. Malgré une cartographie des États membres sensiblement homogène, l'échelle de la coopération a changé : du fleuve, objet de dialogue de la CD, l'on passe au bassin au sein de l'ICPDR. De même, l'approche de la protection des milieux et un management concerté des ressources (en eau, halieutiques, faunistiques), à l'origine de l'ICPDR, se surimposent aux enjeux de facilitation de la navigation et de régulation du contrôle de la CD.

Celle-ci propose la création d'une « Journée du Danube » le 29 juin de chaque année. Surtout elle organise des programmes d'objectifs auxquels contribue l'ensemble des États danubiens. Les États membres de l'UE peuvent s'appuyer sur les programmes INTERREG, les États en voie d'adhésion dans les années 2000 ont pu bénéficier de fonds PHARE, tandis que les États non membres de l'UE sont éligibles à des apports de fonds via les supports spécifiques de pré adhésion (fonds IPA) ou via la Politique de Voisinage de l'UE. En somme l'ICPDR est par ces projets révélatrice d'un mécanisme plaçant l'UE au cœur des dispositifs de soutien à la coopération danubienne, laquelle est légitimée dans l'ensemble des États concernés par l'enjeu environnemental auquel tous adhèrent.

La protection des milieux devient un argument pour « faire ensemble » (Bioteau et Farcasiu, 2011). Par exemple, le programme DANUBIUS-IR, porté par la Roumanie avec une implication forte de ses élus au niveau national (cabinet du Premier Ministre de l'époque, Monsieur Ponta) en est une preuve : de transcription scientifique de ces partenariats européens portant sur le Danube. L'initiative de construction d'une coopération « Danube » associant sur le plan politique et technique, la Roumanie, la Bulgarie et la Serbie en est une autre à une échelle régionale intraeuropéenne ; cette coopération est pensée à l'instar du Groupe de Visegrad (couvrant le Moyen Danube), de façon à créer un espace commun de dialogue stratégique entre ces trois États que le fleuve contribue à relier au niveau du Bas Danube.

Résumons à ces quelques dates l'historique de la coopération danubienne.

La construction de la coopération danubienne : dates clefs et accords.

1815 : « Fleuve international », Traité de Vienne.

³ Les signataires de l'ICPDR sont : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Hongrie, République Tchèque, Roumanie, Slovénie, Slovaquie – membres de l'UE –, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Moldavie, Monténégro, Serbie, Ukraine – non membres de l'UE –, et l'UE

- 1856 : Commission Européenne du Danube, Traité de Paris.
 1921 : Commission Internationale du Danube, Traité de Paris.
 1948 : Convention de Belgrade, nouvelle Commission du Danube, siège à Budapest.
 1991 puis 1994 : Conventions de Sofia (EPDRB), (Task force et bureau de coordination à Vienne).
 1998 : Convention Internationale pour la Protection du Danube (ICPDR), siège à Vienne.
 2002 : Processus de Coopération Danubienne (signature à Vienne, / UE et OTAN).
 2012 : Stratégie européenne pour la région du Danube (depuis Bruxelles / UE).

Différents phénomènes sont ici remarquables. La fin de la Guerre froide permet une accélération du rythme et la diversification thématique des accords. Les lieux de signature ou de mise en œuvre de ces accords témoignent d'un centre de gravité de la coordination danubienne qui oscille entre trois villes principalement : Belgrade et Budapest durant la seconde moitié du XXe siècle, et Vienne, pôle de cette coopération aux XIXe, première moitié du XXe siècle et de nouveau depuis 1991.

Les réunions de Sofia au début des années 1990, tout comme l'investissement de la Roumanie dans les années 2000 (notamment dans la mise en œuvre du Processus de Coopération Danubienne), témoignent du rôle grandissant du fleuve à l'interconnexion entre l'UE et l'espace Mer Noire. Enfin, nous identifions le rôle grandissant de l'UE. Elle est en capacité de renforcer aujourd'hui une coopération danubienne amorcée au XIXe siècle, puis successivement marquée par les rapports de force géopolitiques continentaux : situations conflictuelles multiples, divisions et blocages de la Guerre froide, phase d'ouverture actuelle.

Mais il subsiste un problème de fond : au-delà de l'évolution de la Commission du Danube et de la Stratégie du Danube coexistent de multiples entités de coopération macro-régionale. Cette démultiplication des entreprises de coopération présente le risque d'une dilution des moyens mis en œuvre à chaque échelon, et pour chaque action, d'une part, et renforce le sentiment d'un manque de cohésion entre parties prenantes.

La récente initiative Danubius entre Roumanie, Bulgarie et Serbie pourrait constituer ici un espace de réflexion commun entre trois parties, et permettre ainsi de renforcer leur poids décisionnel dans les différentes instances susmentionnées.

3. DES CHANTIERS ENCORE (TOUJOURS) OUVERTS. PROBLEMES D'ORDRE GEOPOLITIQUE A RESOUDRE AU NIVEAU MICRO-REGIONAL.SUBTITLE

Car des sujets de dissensions persistent, liés à des histoires communes à défaut d'être partagées, liés également aux cheminements des uns et des autres ces dernières années que les difficultés économiques actuelles risquent de raviver. Aux questions de la libre navigation fluviale, de la protection des milieux, du soutien au dialogue interculturel, s'ajoutent des problématiques d'accès à l'énergie et de distribution des

ressources, des enjeux de circulation des biens et des personnes entre un Est plus lointain : Russie, Turquie et Proche-Orient, et un ouest européen également revisité : devenu le cœur décisionnel et le pôle économique de cette partie d'Europe.

Le Danube est défini par l'UE en tant que Corridor VII de transports paneuropéen depuis 1997. A ce titre différents aménagements sont programmés à commencer par le renforcement de la liaison fluviale Rhin-Main-Danube ouverte en 1992 (via le Programme Marco Polo de mars 2005 : Donauhanse INTERREG III-B à l'initiative de l'Allemagne) et à réaménager la liaison entre Constanta et Cernavoda (datant de 1984) entre Mer Noire et Danube intérieur en Roumanie.

Le contrôle et la sécurisation de la navigation restent également d'actualité au contact Danube - Mer Noire. Cette fois-ci toutefois, le tronçon se trouve également à la rencontre entre UE et États voisins (ici l'Ukraine). La possibilité d'ouverture d'un canal d'accès maritime entre le Bystroe (bras principal du Danube, tracé frontalier entre Roumanie et Ukraine) de façon à contourner et protéger la région du delta (classée réserve de la Biosphère par l'UNESCO) (argument de l'Ukraine) n'est toujours pas résolue, ce malgré plusieurs avis défavorables à la construction rendus par Cour Internationale de Justice, qui rejoint ainsi l'argument de la Roumanie quant aux conséquences néfastes d'un tel aménagement pour le delta du Danube (Rieu-Clarke, 2010). Il en va par ce canal d'une mainmise sur les taxes de navigation d'entrée sur le Danube, et du contrôle du débouché maritime et portuaire de la navigation centre-européenne. Le caractère conflictuel de cette situation est renforcé par les tensions existant entre ces deux pays sur un autre tronçon de leur frontière commune : sur le plateau côtier de la Mer Noire, dans le sous-sol de « l'île des Serpents », lequel renferme l'une des principales réserves gazières d'Europe. Les deux pays se disputent le tracé de la frontière maritime. L'Ukraine argue de son contrôle de cette zone au titre de sa Zone Economique Exclusive (ZEE – couvrant une distance en mer de 200 miles marins depuis les terres émergées) en avançant que l'île des Serpents constitue un élément de territoire habitable. La Roumanie (et indirectement l'Union européenne) considèrent au contraire l'île des Serpents au titre d'un banc de sable non habitable, ne pouvant par là même être intégré à la ZEE de l'Ukraine (sources mobilisables dans Chatré et Delory, 2009).

L'effort mené au titre de l'amélioration des transports porte également sur la réduction des différents goulets d'étranglement, à commencer par la réouverture du pont bombardé au cœur de la ville de Novi Sad. Là encore, le territoire concerné se situe hors UE, mais la CD a ici eu un rôle déterminant en résolution des problèmes nés du conflit yougoslave. Un second pont, au sortir de la ville, est actuellement également en cours de rénovation. Ce chantier permet d'envisager que puisse être prochainement totalement ré-ouverte la navigation fluviale sur le Danube qui pour l'heure n'est possible

que pour de petits tonnages (au total trois ponts ont été détruits à Novi Sad, deux sont donc ou seront prochainement reconstruits, le troisième étant suppléé par un pont à bateaux de façon à ne pas entraver la circulation fluviale).

Hors de la stricte navigation, d'autres efforts sont produits quant à l'amélioration de la connectivité interétatique. Le pont de Calafat-Vidin entre Roumanie et Bulgarie est à ce titre éminemment symbolique de l'effort de coopération⁴, entre deux États aux relations souvent mouvementées dans l'Histoire, et que seul un pont relie à ce jour, sur plus de 900 km de frontière commune sur le Danube. L'ouverture de ce second franchissement du fleuve, a été maintes fois repoussée ; après 6 années de chantier, le pont est (enfin !) inauguré le 14 juin 2014... mais la presse dénonce alors « Un beau pont... sans route d'accès » (Ziarul Financiar du 16 juin 2014).

Ces améliorations des transports sont inscrites aux Projets Communautaires et au Schéma Européen des Infrastructures Fluviales dès 1993 par l'UE. Les objectifs recherchés sont certes l'amélioration des dessertes routières, ferroviaires, aéroportuaires et fluviales de l'Europe Centrale et Orientale. Mais il s'agit par cela également de promouvoir l'idée d'une région mue par des intérêts communs : par le Danube, ici, montrer la nécessité d'un dialogue de façon à mieux résoudre les conflits frontaliers potentiels, le statut des minorités, et les besoins de politiques communes de protection. Les accords de gestion commune des eaux transfrontalières en sont le parfait exemple : amorcé entre certains territoires dès le milieu du XXe siècle (entre Roumanie et Yougoslavie dès 1955), leur mise en application était toutefois compliquée par l'absence d'une politique, et de stratégies, de bassin. Différentes phases d'inondations, et les pollutions, ont montré la nécessité de ce cadre commun : dans l'ICPDR d'abord, et via la Stratégie à présent.

Ce même cadre est également utile à l'amorce d'un dialogue sur les ressources énergétiques, en particulier l'acheminement de gaz et de pétrole en provenance de l'espace Mer Noire. Le réseau des oléoducs et gazoducs hérité des réalisations de la seconde moitié du XXe siècle constitue à ce titre un enjeu crucial des coopérations entre États danubiens. Ils sont une zone de passage aujourd'hui concurrencée par les projets de la Mer Baltique (Nord Stream) et du sud européen (South Stream – officiellement abandonné). Leur unité dans une stratégie commune promet de replacer le Danube et les régions danubiennes au cœur des dispositifs d'acheminements des ressources de l'est vers l'ouest. Comme, au titre de la navigation, elle pourrait repositionner le Danube comme l'une des principales voies de connexion entre ce qui se trouve « plus à l'ouest », dans l'UE, au contact d'un espace macro-régional « Mer Noire » élargit, et hautement stratégique pour la région de par ses ressources, et de par les conflits actuels ou récents.

⁴ Le financement de la construction est assumé en partie sur leurs propres budgets par les deux États avec l'appui des fonds européens (ISPA puis FEDER pour les aménagements annexes).

Mais l'UE on le voit n'est pas le seul acteur en présence dans la région. Elle n'est pas non plus en mesure de défendre un l'intérêt communautaire en tous territoires, ce que démontre le problème du Bystroe.

L'expression d'un « entre-deux » centre européen reste ainsi plus que jamais d'actualité que l'UE, par sa Stratégie pour le Danube, entend depuis 2008 résorber.

4. MIEUX COORDONNER LES EFFORTS EN MATIERE DE COOPERATION TRANSNATIONALE ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT. MOBILISER LES POPULATIONS RIVERAINES. DU ROLE PARTICULIER DE L'UNION EUROPEENNE

L'UE est co-signataire de l'ICPDR en 1998. Elle est représentée à Vienne en 2002 à l'occasion de la signature du Processus de Coopération Danubienne via son commissaire aux relations extérieures, Chris Patten, et via le coordinateur spécial du Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est, Erhard Busek. En 2008, dans un discours prononcé lors des célébrations du soixantième anniversaire de la CD, Danuta Hübner, commissaire européen en charge de la politique régionale, propose l'élaboration d'une stratégie pour le Danube, à l'instar de la démarche mise en œuvre dans l'espace Mer Baltique. Cette stratégie doit permettre une coopération entre États membres de l'UE et entre ceux-ci et des États non membres à l'échelle d'une macro région correspondant sensiblement aux limites du bassin danubien (succédant ainsi aux programmes transnationaux de la programmation 2007-2013).

Avec la Stratégie, par ailleurs validée par les 14 États signataires de l'ICPDR, l'UE se positionne au cœur d'une coopération danubienne au sein de laquelle elle n'est plus seulement présente par le truchement de financements : elle en fixe pour partie l'agenda. Certes les États sont libres de mettre en œuvre leurs propres stratégies, et de valider les objectifs qui leur siéent. Certes, également, par ses directives, l'UE exerçait par avance une influence marquée : tant auprès de ses membres que sur les États aspirant à la rejoindre. Mais au travers de la Stratégie, l'UE confirme différents objectifs formulés au titre de la cohésion et dans l'optique d'une nouvelle approche de la coopération pour la programmation 2014-2020 actuellement en débat. Il s'agit de préserver la stabilité de cette macro région européenne, à l'appui du respect et de la préservation des milieux. La Stratégie ne programme pas de financements spécifiques ; elle vise à mieux coordonner les efforts financiers des États et les allocations budgétaires de l'UE déjà existants. Ainsi la Stratégie vise pour les 115 millions d'habitants du bassin danubien, à :

- améliorer les modalités de transport au sein de la région, spécialement de promouvoir l'utilisation de la rivière Danube comme corridor pour le transfert du

fret, en atteignant un objectif de +20% de quantités de marchandises transportées à horizon 2020⁵,

- faciliter l'échange commercial entre États danubiens, ce qui doit passer par l'amélioration de la navigation et par le développement des transports...
- également, faciliter une coopération transfrontalière rapprochée pour combattre le crime organisé et mettre en œuvre des politiques pour un environnement plus propre
- permettre l'émergence de projets locaux, impliquant les habitants riverains
- soutenir la recherche et l'innovation en lien avec la préservation des milieux, la gestion du risque inondation, l'amélioration des dessertes en transports

D'autres acteurs que la seule UE sont bien entendu présents dans cette macro-région marquée par des influences diverses (historiques, culturelles, économiques et politiques), et parfois contradictoires : présence de l'OTAN, attention maintenue de la Russie en particulier dans la région du Delta et au contact de la Mer Noire, ouverture au monde par l'investissement étranger, proximité et continuité de l'espace Mer Noire.. .

L'UE et l'OTAN ont impulsé la mise en œuvre d'un Pacte de Stabilité pour l'Europe du Sud-Est (SEECF) destiné à coordonner les acteurs et programmes impliqués dans les Balkans. Il associe l'UE et l'OTAN donc, mais également l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE), le Fonds monétaire international (FMI), la Banque mondiale et différentes organisations non gouvernementales ; à l'exception de l'ex-République Fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro), tous les États centre européens en sont signataires. On retrouve ces mêmes États engagés à la fin des années 1990 et au début des années 2000 dans : l'Initiative de Coopération d'Europe du Sud-est (ICESE), l'Initiative Centre Européenne (ICE), ainsi que la Zone de Coopération Économique Mer Noire (ZCEMN).

Mais la Stratégie pour le Danube se différencie de l'ensemble de ces accords en raison du caractère contraignant des décisions pouvant être prises par l'UE. L'obtention des fonds est conditionnée à la réalisation des objectifs prédéfinis dans la Stratégie ou dans différentes directives (notamment la Directive Cadre Eau - établie en 2000 mais aux objectifs devant être atteints à l'horizon 2015, ici primordiale). C'est pourquoi la résolution des problèmes (géo)politiques posés par le Danube (son bassin), si elle nécessite un engagement fort, volontariste, des États et des régions danubiennes, et par eux leurs élus et leurs institutions, suppose également que la problématique de l'entre-deux ne s'exprime plus, à tout le moins modérément, entre populations riveraines. Car il

⁵ Il est spécifié dans la Stratégie que « quelques 50 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par bateau le long du Danube en 2007, mais ceci ne représente que 10% de la capacité de transport potentielle de la rivière ».

revient à ces populations riveraines d'investir les programmes et les soutiens européens posés dans la Stratégie pour le Danube.

Si, comme l'affirme Jean-Marie Gauthey, le Danube est un trait d'union, qui crée « un dénominateur commun entre ses peuples riverains » (Gauthey, 2008) ; si, comme le montre Claudio Magris, le Danube relie plutôt qu'il ne sépare (Magris, 1986, 1988 en langue française) ; alors, il paraît nécessaire que soient pensées et accompagnées les solutions qui, localement, peuvent permettre de tisser ces liens entre habitants au-delà de leurs différences ethnolinguistiques. Ces coopérations pensées au niveau local peuvent mener à une (ré)appropriation du fleuve et des affluents, lus non pas en tant que biens communautaires (car quels seraient les contours de ladite communauté ?), mais plutôt en tant que biens communs, partagés avec ses voisins, eux aussi usagers du fleuve.

5. DE LA MACRO-REGION AUX INITIATIVES LOCALES (A ENCOURAGER, A SOUTENIR, A PROMOUVOIR). UNE ETAPE A FRANCHIR DANS LA COOPERATION DANUBIENNE?

Loin de nous l'idée ici de prétendre l'absence de coopérations entre riverains, aux échelons locaux ou sous-régionaux. Les initiatives sont multiples. Pour exemple, le Quatrième Forum de la Stratégie de l'UE pour la Région du Danube (29 et 30 octobre 2015, à Ulm) recense parmi ses communicants un peu moins d'une vingtaine de comptes-rendus d'initiatives de ce type, parmi plus de 150 communications au final. Premier constat donc, si ces initiatives existent, elles sont encore trop peu étudiées (faute de moyens alloués ?), trop peu mises en avant par la communauté scientifique et au sein des cénacles décisionnels. Second constat, alors que nous prospectons à l'appui de la presse écrite, Internet, auprès de spécialistes également, si des initiatives existent, elles sont presque invisibles. Cela pose la question de l'institutionnalisation, entre autres de l'officialisation, des initiatives de coopération entre habitants, entre territoires.

Le dialogue entre riverains n'est pas un fait récent. Celui-ci est, et a toujours été, actif. Les soubresauts de l'Histoire l'ont par endroits, par moments, amoindri voire interrompu. Dans le cadre des partenariats européens, d'un franchissement facilité des frontières, et par des apports de fonds structurels, des initiatives locales peuvent à présent aboutir à de nouvelles avancées : ainsi les coopérations entre parcs naturels de Djerdap et des Portes de Fer conduisent-elles à la reconnaissance d'une nouvelle Réserve transfrontalière de la Biosphère danubienne, mais il se pose toujours le problème du franchissement de la frontière pour les touristes, et l'absence d'un réel dialogue entre populations riveraines (chacun regardant un horizon constitué du « chez soi », la frontière jouant encore, toujours, un rôle de barrière quasi infranchissable faute d'infrastructures – ponts, ports adaptés – et en raison des contrôles douaniers entre la

Serbie et la Roumanie, membre de l'Union européenne) ; ainsi également, il se développe par endroits, de part et d'autre d'un appontement de bac entre Roumanie et Bulgarie, des processus de spécialisation commerciale de chacune des rives... ; Slovaques, Hongrois et Autrichiens vivent aujourd'hui la frontière danubienne comme un trait d'union entre leurs territoires respectifs...

Mais il semble nécessaire aujourd'hui que soient structurées des coopérations civiles entre riverains. Les coopérations régionales ou interurbaines (nommées eurorégions la plupart du temps) déployées dans les années 1990 et 2000 peinent aujourd'hui à trouver un nouveau souffle. Suite à l'adhésion de nombreux États danubiens à l'Union européenne, ces coopérations transfrontalières ont perdu de leur intérêt pour les populations des territoires concernés, comme pour les collectivités territoriales adhérentes. Les premières lisent dans ces initiatives des coquilles vides (absence ressentie de résultats probants), les secondes y voient un poste de dépense budgétaire superflu à l'heure où (crise oblige) des économies se doivent d'être réalisées.

L'exemple de la coopération rhénane doit alors être ici mis en avant : aux coopérations interétatiques du début ont succédé, et avec maints succès, des coopérations entre cités, interrégionales, pensées et animées par les élus locaux aux côtés de la société civile... au point que le Rhin ne devienne qu'un « argument » parmi d'autres pour la coopération ! Ce chemin parcouru dans le temps long, les États danubiens peuvent le connaître à leur tour, mais en étant pris dans les temporalités d'un contexte géopolitique encore bouleversé récemment, et que les sources de tensions actuelles ne peuvent que contribuer à freiner (afflux de migrants du Proche et Moyen-Orient, problématiques énergétiques liées en particulier aux projets de gazoducs et oléoducs reliant les régions caucasiennes à l'ouest de l'Europe...).

Ce que nous apprend la coopération rhénane (Nagelschmidt, 2005 ; Wassenberg, 2007) peut se résumer à quelques leviers d'action, transposables en les adaptant au contexte de la coopération danubienne :

- un dialogue autour du fleuve en tant que bien commun, partagé par tous en tant que ressource et risques ; ce faisant, les clivages historiques, sans qu'ils ne soient minimisés, sont un élément de contexte parmi d'autres ; aujourd'hui les ports rhénans se spécialisent et offrent par leur réseau des complémentarités qui permettent à chacun de résister, quelle que soit leur attache territoriale nationale;
- l'identification de besoins communs de part et d'autre des rives du fleuve, pour lesquels apporter une réponse commune, outre l'efficacité financière qu'elle induit, permet que soit tissé un lien d'appartenance communautaire malgré ou à l'appui du fleuve ; Suisses, Allemands et Français sont parvenus à ériger un

aéroport en commun Bâle-Mulhouse-Saint-Louis (desservant également Fribourg) à Saint-Louis (France)...

- le soutien à l'investissement de la société civile dans les projets, voire l'appel à ses représentants pour identifier les projets susceptibles d'être développés ; dans le contexte danubien d'extrême fragilisation (voire absence en certains lieux ?) de la société civile (Pirrotte, 2002 ; Bioteau, Glémain et Dragan, 2014), une étape préalable semble nécessaire d'encouragements aux regroupements d'habitants et de soutiens à l'institutionnalisation de la société civile dans des coopérations associatives, de fondations ou d'entreprises ; en somme, penser la coopération en termes de solidarités.

Différents indices montrent la fragilité de ce dialogue transfrontalier, comme la faiblesse de la mobilisation de la société civile... Cette dernière paraît désabusée, subissant les nouveaux règlements plutôt que les concevant comme des outils pour un futur meilleur. Une image satellite de la région d'Oltenita suffit à s'en rendre compte (Bioteau et al., 2008) : rien n'est commun autre que le Danube entre rive bulgare et rive roumaine, les parcelles diffèrent, les reliefs qui, rive bulgare, entravent l'agriculture mais protègent de l'aléa d'inondation, rendent possible sur la rive opposée, roumaine, une production céréalière intensive dans des zones inondables qu'il faut dès lors protéger, endiguer... Aux yeux des proches de cette région, sur le plan agricole, peu de coopérations semblent possibles, qui plus est lorsque les marchés sont peu développés. Pourtant ces productions peuvent être complémentaires, chacune apportant à l'autre ce dont elle a besoin... ce jour là, la préservation des rives par des digues (ici côté roumain) deviendra un enjeu commun au sens d'une communauté d'intérêts partagés malgré la langue, malgré l'histoire et l'appartenance à un pays différent.

On peut en rêver, voir le temps long du chemin à parcourir, mais la protection du fleuve ne sera pas réalisable à long terme sans la préservation des intérêts de ses riverains et sans le maintien d'une vie active au long du fleuve ; le tourisme et le commerce fluvial sont des pistes pour l'amélioration des ressources des riverains, mais au risque de concurrences exacerbées d'une rive à l'autre, et d'une région à l'autre au sein d'un même pays... Ainsi, comme le stipule Monsieur Dirk Ahner (Directeur Général de la Politique régionale, Commission européenne, 2011) à propos de la Stratégie pour le Danube : « sa réussite dépendra de la capacité des habitants de la région à entreprendre les mesures préconisées et à bâtir un avenir prospère et sûr, pour eux-mêmes et leurs enfants » (in Panorama Inforégio 37, printemps 2011, éditorial p.3). En marge des différents rassemblements (d'élus, scientifiques, acteurs divers) qu'elle soutient ou porte par elle-même, la Commission européenne anime un Forum de la Société Civile adossé à la Stratégie du Danube.

6. CONCLUSION

Nous poserons comme une nécessité d'appréhender la coopération de façon globale, holistique, en considérant que l'amélioration du transport, la préservation des rives et de la biodiversité, ne pourront pas être réalisées sans l'engagement des populations locales ; lesquelles doivent trouver dans le processus de coopération des réponses en termes de qualité de vie, de bien-être, et de dialogue interculturel avec l'Autre, le voisin, trop souvent encore perçu comme l'étranger.

A titre d'exemple, la construction à partir de 1996 de l'association de coopération eurorégionale Danube-Kris(Cris)-Mures-Tisza(Tisa) (DKMT) dans la région de la triple frontière entre Hongrie, Roumanie et Serbie a permis que soient engagés des projets locaux, entre petites villes frontalières. Notamment, le rapprochement entre Jimbolia (Roumanie) et Kikinda (Serbie) aboutit à des rencontres régulières entre habitants (ou tout au moins les élus locaux) à l'occasion des festivités organisées dans l'une ou l'autre de ces villes. Entre ces deux villes toujours, et la Hongrie voisine, un parcours cyclable transfrontalier a également été créé, ainsi qu'un festival folklorique « régional » exposant danses, coutumes et spécialités culinaires des trois pays.

Le bilan de ces actions se mesure aujourd'hui sur le plan économique par un renforcement des échanges entre entreprises de la région transfrontalière, ainsi que par des accords portant sur l'emploi transfrontalier. Sur le plan social et culturel, la création de jumelages entre associations et les festivals communs créent une habitude d'échanges entre habitants, laquelle réactive des liens passés dans ce territoire (nous sommes dans le périmètre du Banat historique) que la coupure frontalière, les migrations et l'évolution générationnelle avaient contribué à déliter entre habitants. Aux échanges culturels à l'origine de la coopération se surimposent aujourd'hui des mobilités scolaires, professionnelles donc, mais également touristiques et médicales (Bioteau et al., 2008).

L'image de la frontière a évolué au point d'être vécue par les habitants de cet espace comme une opportunité plutôt qu'une limite infranchissable. Cette expérience peut-elle faire modèle et diffuser dans l'ensemble de l'espace danubien, ou tout au moins dans la grande région du Bas Danube ? Cette région est de loin la plus marquée par l'absence d'ouvrages d'art permettant le franchissement de la frontière fluviale, et par une césure frontalière portant encore l'empreinte d'un dialogue interétatique contraint par l'embargo sur l'ex-Yougoslavie.

7. RÉFÉRENCES

- BIOTEAU, E. 2009. « Questionnements autour de la région du Bas-Danube », Chapitre 5, in CHATRÉ Baptiste et DELORY Stéphane (dir.), 2009, *Conflits et sécurité dans l'espace mer Noire: L'Union européenne, les riverains et les autres*, Paris, Centre Thucydide, Editions Panthéon Assas, p. 87-93.
- BIOTEAU, E., BOULINEAU, E., CRISTESCU, J., MICHALON, B. 2008. «Fleuves et frontières en Roumanie. Quelques aspects de la frontière fluviale dans un nouvel Etat membre de l'Union européenne», in DARQUES Régis et DESLONDES Olivier (dir.), «Bulgarie-Roumanie. Les nouveaux horizons de l'Union européenne», *Revue Méditerranée, Université de Provence*, n°110, Presses Universitaires de Provence, p. 5-16.
- BIOTEAU, E., FARCASIU, C. 2011. La coopération danubienne dans son nouveau contexte européen : nouvelles échelles, nouvelles modalités, *L'Espace Politique*, n°14, 2011-2, [En ligne] <http://espacepolitique.revues.org/index2056.html>, mis en ligne le 12 juillet 2011.
- BIOTEAU, E., GLEMAIN, P., DRAGAN, A. 2014. « L'économie sociale en Roumanie à l'épreuve des représentations et des faits », *RECMA – Revue Internationale de l'Economie Sociale*, n°332, Avril 2014, pp. 46-60.
- BOULINEAU, E. 2008, « Le Danube dans les Balkans : introduction au dossier », *Balkanologie*, Vol. X, n° 1-2 | mai 2008, [En ligne] <http://balkanologie.revues.org/index382.html>, mis en ligne le 03 juin 2008.
- BOULINEAU, E. 2008, « Fronts et frontières dans les Balkans. Les géographes et les enjeux frontaliers sur le Danube en 1919-1920 », *Balkanologie*, Vol. X, n° 1-2 | mai 2008, [En ligne] <http://balkanologie.revues.org/index396.html>, mis en ligne le 03 juin 2008.
- CHATRÉ, B., DELORY, S. (dir.). 2009. *Conflits et sécurité dans l'espace mer Noire: L'Union européenne, les riverains et les autres*, Paris, Centre Thucydide, Editions Panthéon Assas.
- CHOMETTE, G.-P. 2002. « Le déblaiement du Danube et la levée de l'embargo sur la Yougoslavie devraient ressusciter le transport maritime roumain » *Lisières d'Europe* [en ligne] <http://lisieresdeurope.free.fr/presse02.html>, consulté le 13 avril 2013.
- DESLONDES, O. 2009. « Le Danube, un corridor européen ? », Chapitre 21, in JEAN Yves, BAUDELLE Guy (dir.), *L'Europe. Aménager les territoires*, Paris, Armand Colin, p. 343-352.

- DÜHR, S. 2011, « Mer Baltique, Danube et stratégies macro-régionales : un modèle de coopération transnationale dans l'UE ? », *Notre Europe*, Etude n°86, 72 p. [En ligne] <http://www.notre-europe.eu>.
- FARCASIU, C.O 2012. *Vallées, risque d'inondation et nouvelles formes d'aménagement. Jeu d'acteurs et dynamiques territoriales. Démarche comparative entre le Val d'Authion (France) et le système Timis-Bega (Roumanie)*, Thèse de Doctorat en Géographie soutenue à l'Université d'Angers.
- FOUCHER, M. (dir.). 1993. (1998 mis à jour), *Fragments d'Europe*, Paris, Fayard.
- FOUCHER, M. 1999. *Géopolitique du Danube*, Paris, Ellipses Marketing.
- GAUTHEY, J.-M. 2008. « La coopération internationale sur le Danube : Géopolitique de l'intégration du fleuve au continent européen », *Balkanologie*, Vol. X, n° 1-2 | mai 2008, [En ligne] <http://balkanologie.revues.org/index409.html>, mis en ligne le 03 juin 2008.
- ICJ (Cour Internationale de Justice de La Haye; International Court of Justice), 1997, « Case concerning Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia). Judgment », [en ligne] : <http://www.icj-cij.org/docket/files/92/7374.pdf>, consulté le 03 janvier 2009.
- International Conference Regional cooperation in the Black Sea and Danube regions: Addressing Challenges and Providing Perspectives, 16-17 November 2007, Boyana Residence, Sofia, Bulgarie, Organisée en partenariat entre : Institute for Regional and International Studies (IRIS), Sofia, the Bulgarian Diplomatic Institute et the Bulgarian European Community Studies Association (BECSA), [En ligne] http://www.suedosteuropa-gesellschaft.com/pdf_2007/aktuell/black_sea/black_sea_danube_conf_report.pdf
- IW Science, 2012, River Basins. A global Analysis of River Basins science and transboundary management, Analysis Report, The United Nations University, The United Nations Think Tank on Water, Hamilton, Canada, 24 p. [en ligne] <https://www.thegef.org/gef/sites/thegef.org/files/publication/R%20ANA%20Final.pdf>
- JACOB-ROUSSEAU, N. 2009. « Géohistoire/géo-histoire : quelles méthodes pour quel récit? », *Géocarrefour*, Vol. 84/4 | 2009, [en ligne] <http://geocarrefour.revues.org/7598>, mis en ligne le 15 février 2010.
- La Nouvelle Europe (équipe), 2006, « L'affaire Gabčíkovo-Nagymaros », [En ligne] http://www.nouvelleurope.eu/index.php?option=com_content&task=view&id=57&Itemid=90, mis en ligne le 25 novembre 2006.
- LEVY, J. 1997. *Europe. Une géographie*, Paris, Hachette, coll. « Carré Géographie », p. 288.

- MAGRIS, C., 1986. 1988 en langue française, Danube, Paris, Gallimard, coll. «L'Arpenteur».
- NAGELSCHMIDT, M. 2005. « Les systèmes à niveaux multiples dans les régions transfrontalière en Europe. Le cas du Rhin supérieur et des nouvelles coopérations à la frontière est de la RFA », *Revue Internationale de Politique Comparée*, 2005/2, Vol. 12, pp. 223-236.
- Panorama Inforegio 37, 2011 (printemps), La Stratégie de l'UE pour la région du Danube. Une réponse conjointe aux défis communs, [en ligne]: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag37/mag37_fr.pdf, consulté le 12 juin 2011.
- PIROTTE, G. 2002. *L'invention des sociétés civiles en Europe de l'Est (Roumanie) et en Afrique subsaharienne (Bénin)*, Thèse de Doctorat en Sociologie soutenue à l'Université de Liège.
- RIEU-CLARKE, A. 2010. « The role of treaties in building international watercourse regimes: a legal perspective on existing knowledge », *Water Policy*, 12 (6)/2010, pp.822-831.
- WASSENBERG, B. 2007. *Vers une eurorégion ? La coopération transfrontalière franco-germano-suisse dans l'espace du Rhin supérieur de 1975 à 2000*, Bruxelles, Bern, Berlin, Frankfurt am Main, New York, Oxford, Wien, Ed. Peter Lang, coll. « Euroclio. Etudes et Documents », Vol. 38, p. 487.