

SULINA, VILLE DANS LE DELTA DU DANUBE, ROUMANIE

Dorothee Rietsch

Architecte DPLG - architecte du patrimoine

rietsch.dorothee@voila.fr

Résumé. L'étude de la ville de Sulina est le résultat d'un travail collectif réalisé dans le cadre d'un atelier franco-roumain, réunissant 18 architectes (Ecole de Chaillot et Université Ion Mincu) durant une année inscrite dans le cursus qui forme depuis plus d'un siècle les architectes du patrimoine. La ville de Sulina se situe en Roumanie, à l'extrémité orientale du pays, à l'embouchure du Danube dans la réserve naturelle du Delta, inscrite sur la liste du Patrimoine mondial en 1991.

1. Aperçu historique de la Roumanie et de la région du Danube

Galati et Braila sur le Danube.

1.1. 1830-1856, UN DELTA CONTRÔLÉ PAR LES RUSSES

Jusqu'en 1829, les principautés de Valachie et de Moldavie sont sous suzeraineté turque mais conservent leur autonomie. Avec le traité d'Andriople en 1829, elles passent sous protectorat russe. Le roumain devient langue nationale. De 1829 à 1856, l'embouchure du Danube appartient aux Russes qui entravent la circulation des navires pour favoriser le port d'Odessa. Cette région est un véritable carrefour des civilisations convoité par les Empires Russe, Autrichien et Ottoman.

1.3. 1860-1939, LA GRANDE ROUMANIE

1860-1939 est une période faste pour la Roumanie. A la fin de la première guerre mondiale la Roumanie obtient la Transylvanie et la Bessarabie. C'est l'époque de la Grande Roumanie qui connaît un important développement économique. Les empires autrichiens et ottomans ont disparu, le Danube passe désormais par sept pays. L'époque de la Grande Roumanie est aussi celle de la construction du pont de Cernavoda sur le Danube en 1895, le port Constanta est devenu le débouché naturel de Bucarest vers la Mer Noire. Son bassin en eau profonde lui permet de devenir l'un des plus importants ports de la Mer Noire.

1.2. 1856, CRÉATION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE

Après la guerre de Crimée et le traité de Paris en 1856, les deux principautés retournent sous suzeraineté turque mais elles possèdent des administrations indépendantes. Le sultan ne fait que percevoir un tribut sans possibilité d'ingérence dans les affaires intérieures. En 1861, l'unité de la Roumanie est proclamée. En 1878, la pleine souveraineté de la Roumanie est reconnue par les pays européens. A cette occasion, elle obtient la Dobroudja et le delta du Danube. Le traité de Paris en 1856 instaure la libre circulation des navires sur le Danube et crée la Commission Européenne du Danube dont le siège est installé à Sulina (CED, constituée de la France, le Royaume-Uni, le Royaume de Sardaigne, Prusse, Turquie et l'Autriche). Elle a pour but de réglementer la navigation sur le fleuve et d'entretenir les voies navigables. Le Danube devient un lien important entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est. Parallèlement le chemin de fer se développe. Les voies convergent vers les ports de

1.4. 1939-1989, LA ROUMANIE COMMUNISTE

Après la deuxième guerre mondiale, la Roumanie fait partie des pays vaincus. La Roumanie est dominée par l'URSS qui annexe la Bessarabie et favorise un régime communiste. La Roumanie fera désormais partie du bloc de l'Est (jusqu'à la chute de Ceausescu en 1989). Le Danube n'est plus le grand fleuve transeuropéen d'avant la guerre. L'Europe est coupée en deux par le rideau de fer.

Une nouvelle Commission du Danube est créée sous l'égide du COMECON, contrôlé par l'URSS. Le percement du canal entre Cernavoda et Constanta, achevé en 1989, permet aux navires d'atteindre directement la mer Noire par Constanta en évitant le delta du Danube.

1.5. 1989, LA CHUTE DU RÉGIME COMMUNISTE

En 1989, la chute des régimes communistes entraîne la disparition de l'URSS, dernier grand empire à proximité de la Roumanie. L'Europe retrouve son unité mais le trafic danubien reste faible en regard de celui

du Rhin. Le nouveau canal Rhin-Main-Danube, permet désormais de naviguer de la Mer Noire à la Mer du Nord.

2. Évolution Historique

2.1. AVANT 1856, UN MODESTE PORT DE PÊCHEURS

Avant la création de la Commission européenne du Danube (CED), organisme intergouvernemental de coopération pour la navigation sur le Danube, Sulina est un modeste port de pêcheur où se pratiquent divers trafics et contrebandes. Le seul aménagement existant est le phare construit par les Turcs en 1802. Les terres marécageuses ne sont pas propices aux installations humaines. Seuls les pêcheurs - Roumains et en majorité Lipovènes (ethnie Russe ayant fui les persécutions) - habitent le Delta.

2.2. 1856-1939: LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE

2.2.1. 1856-1914, Un Port et Une Ville en Plein Essor

Quelques années après la création de la création de la CED, la ville s'est développée le long d'une rue, de façon assez anarchique. On commence à voir apparaître quelques rues transversales. Les seuls aménagements effectués sont les deux digues destinées à éviter l'ensablement naturel du Delta et assurer l'accès des gros bateaux. La digue Sud a commencé à modifier l'aspect de l'embouchure. Les quais n'existent pas encore.

La ville est avant tout une infrastructure dédiée au commerce. Le développement se fait sans aucun lien avec le territoire environnant (marécages), ni avec le reste du pays (absence de liaison routière).



Figure 1. Avant 1856, quelques cabanes de pêcheurs et le phare turc (1).

2.2.2. 1860-1900, Des Travaux Indispensables au Développement de la Ville

Pour développer le port de Sulina, la CED a dû effectuer d'importants travaux afin de rendre le Danube plus facilement navigable et de permettre l'urbanisation des terres. La ville se construit sur une terre nouvelle, sur des alluvions au bord du Danube, stabilisés au fur et à mesure et gagnés sur la mer et le fleuve. Pour ce faire, plusieurs ingénieurs habitent Sulina. Ainsi de 1868 à 1902, le bras de Sulina est régularisé, les digues érigées en 1857 sont prolongées en 1920, des quais sont bâtis, une usine électrique et des eaux et un chantier naval sont construits. L'aménagement des digues a eu comme effet collatéral d'accentuer les phénomènes d'ensablement

Figure 2. 1863, une ville linéaire sans régularité



naturel de l'embouchure du Delta au-delà des ouvrages construits. Le paysage actuel de Sulina a été entièrement façonné par l'homme.

2.2.3. 1900, La Ville à son Apogée

Entre 1863 et 1900, Sulina se développe très fortement grâce aux travaux d'aménagement. La ville-rue est devenue une ville à plan quadrillé régulier. Le chantier naval a été établi sur la rive gauche. Les digues continuent à modifier le régime hydraulique de l'embouchure qui continue à s'ensabler. A l'Est, se trouve le quartier clôturé de la CED, qui comprend l'hôpital



Figure 3. L'embouchure en 1930



Figure 4. Le chantier naval

(1865), l'hôtel de l'administration(1868), le logement de l'ingénieur chef etc.

La circulation dans la ville est exclusivement piétonne ou par voie d'eau. C'est une ville cosmopolite : des lieux de cultes sont construits pour les nombreuses communautés présentes (Grecs, Turcs, Russes, Juifs, Roumains,Anglais). En 1880, sur 3000 habitants, 1600 sont Grecs, 300 Turcs, 160 Russes alors qu'il n'y a que 150 Roumains.

2.2.4. 1914-1939, Les Premiers Signes de Déclin

Après la première guerre mondiale, le port de Sulina perd progressivement se son importance, les travaux d'aménagements diminuent et l'embouchure s'en-sable de plus en plus, notamment au sud.

En 1939, la CED est dissoute. La ville continue à s'étendre au Sud, à l'Ouest et sur la rive gauche, grâce aux travaux de drainage dont témoignent les nombreux canaux. Le long de ces canaux apparaissent des jardins clos destinés à la culture. Le tissu urbain est parfaitement constitué et la ville a gagné en régularité. Les Roumains constituent désormais la moitié de la population.

Figure 5. 1900, une ville à plan quadrillé, le tissu urbain s'est régularisé selon une trame orthogonale



2.3. 1939-2009:DECLINÉCONOMIQUEETDÉMOGRAPHIQUE

Le port de Sulina montre les premiers signes de déclin avec l'apparition du chemin de fer et des bateaux à vapeur. Avec la perte de la Bessarabie, Sulina se retrouve isolée à la frontière de l'URSS. A l'époque du développement de trafic routier, aucune voie n'est ouverte vers Sulina.

La deuxième guerre mondiale détruit massivement la ville, Sulina ne s'en remettra pas et la reconstruction prend des dizaines d'années, d'ailleurs plusieurs îlots à l'Est n'ont jamais été reconstruits. La reconstruction s'effectue principalement sur les deux

Figure 6. 1929, la ville a continué à s'étendre grâce au drainage des marécages



premières rues les plus touchées, selon les modèles de l'urbanisme totalitaire, à savoir des barres de 3 ou 4 étages au milieu d'espaces libres en incohérence avec le mode d'habitation et les modes constructifs de la ville.

Cet urbanisme altère profondément la trame et la silhouette de Sulina. Le quai et les deux premières rues perdent complètement leur caractère urbain.

La ville ne s'étend presque plus, les canaux ont été régularisés et une ceinture de jardins entoure la ville. Les Roumains représentent maintenant 90% de la population de la ville. A mi-chemin de Constanta et du grand port d'Odessa, Sulina ne peut plus jouer de rôle économique majeur. En perdant son caractère économique, elle a perdu son caractère international.

3. Urbanisme et Typologies

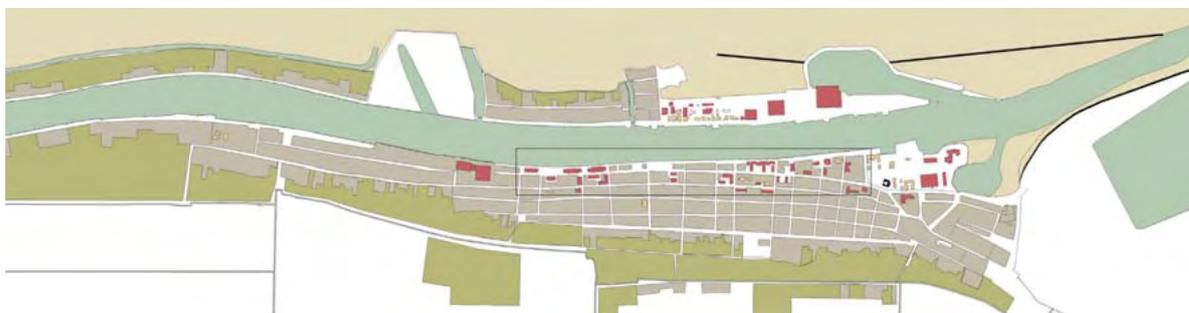
3.1. SULINA, UNE VILLE LINÉAIRE LE LONG DU DANUBE, INSPIRÉE DE L'URBANISME COLONIAL

Dès 1863, la ville se développe selon un principe linéaire selon la rive droite du Danube.

La rue créée le long du Danube restera toujours le centre économique de Sulina et l'espace le plus densément bâti.

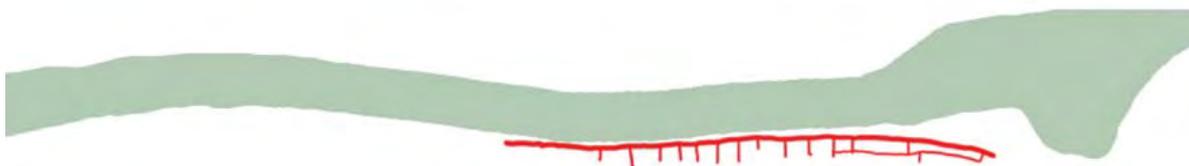
Le développement est totalement lié à cette

Figure 7. 2009, la ville ne s'est presque plus étendue, en revanche, les premières rues et le quai ont été reconstruits



infrastructure. Seule la population autochtone exploite les ressources locales. La ville est reliée au monde uniquement par le fleuve qui apporte les vivres et les matériaux de construction. La ville se développe ensuite, entre 1860 et 1940, selon un plan quadrillé à partir de cette première rue. En plan, le

Figure 8. La ville de Sulina se développe le long du fleuve



caractère linéaire disparaît mais la volumétrie et les fonctions témoignent de cette organisation.

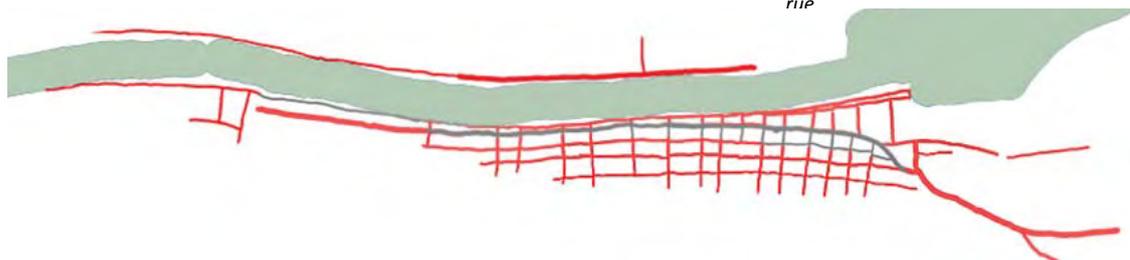
L'organisation urbaine de la ville de Sulina est inspirée de l'urbanisme colonial. En effet, c'est une ville fondée à l'embouchure d'un fleuve par des puissances étrangères.

La trame urbaine parfaitement régulière contraste avec le site, hostile aux installations humaines.

3.2. ORGANISATION DE LA VILLE

Comme les villes linéaires, Sulina s'organise selon des strates successives identifiables par des activités et des typologies de bâti. Il y a une séparation des activités et des populations. La ville présente une hiérarchisation transversale. Le long du fleuve et de la 1ère rue se trouvent les bâtiments représentatifs et les commerces. Sur les 2ème et 3ème rues, se développe le quartier résidentiel des différentes communautés présentes dans la ville. En limite de la ville se situe le quartier « indigène ». Le quartier administratif, hors de la trame, se situe à l'écart du centre-ville.

Figure 9. La ville de Sulina se développe ensuite selon un plan quadrillé à partir de la première rue



3.3. PAYSAGES URBAINS

Sulina présente une silhouette urbaine particulière liée au site, qui impose des constructions assez basses.

➤ Les quais

Centre économique de la cité, c'est à l'origine un espace purement minéral et fonctionnel permettant le débarquement des marchandises. On y trouve principalement des maisons de commerces à étage et des entrepôts à rez-de-chaussée.

➤ Quartier commercial

Il se développe sur l'épaisseur des deux premiers îlots, à proximité immédiate du quai. On y trouve principalement des maisons à étage avec commerces (à la fin du 19ème siècle Sulina compte plus de 150 établissements commerciaux). Ces bâtiments sont des modèles d'importation de style néo classique construits en briques et pierres enduits nécessitant des fondations sur pieux immergés. Le paysage urbain est caractérisé par des constructions en alignement,

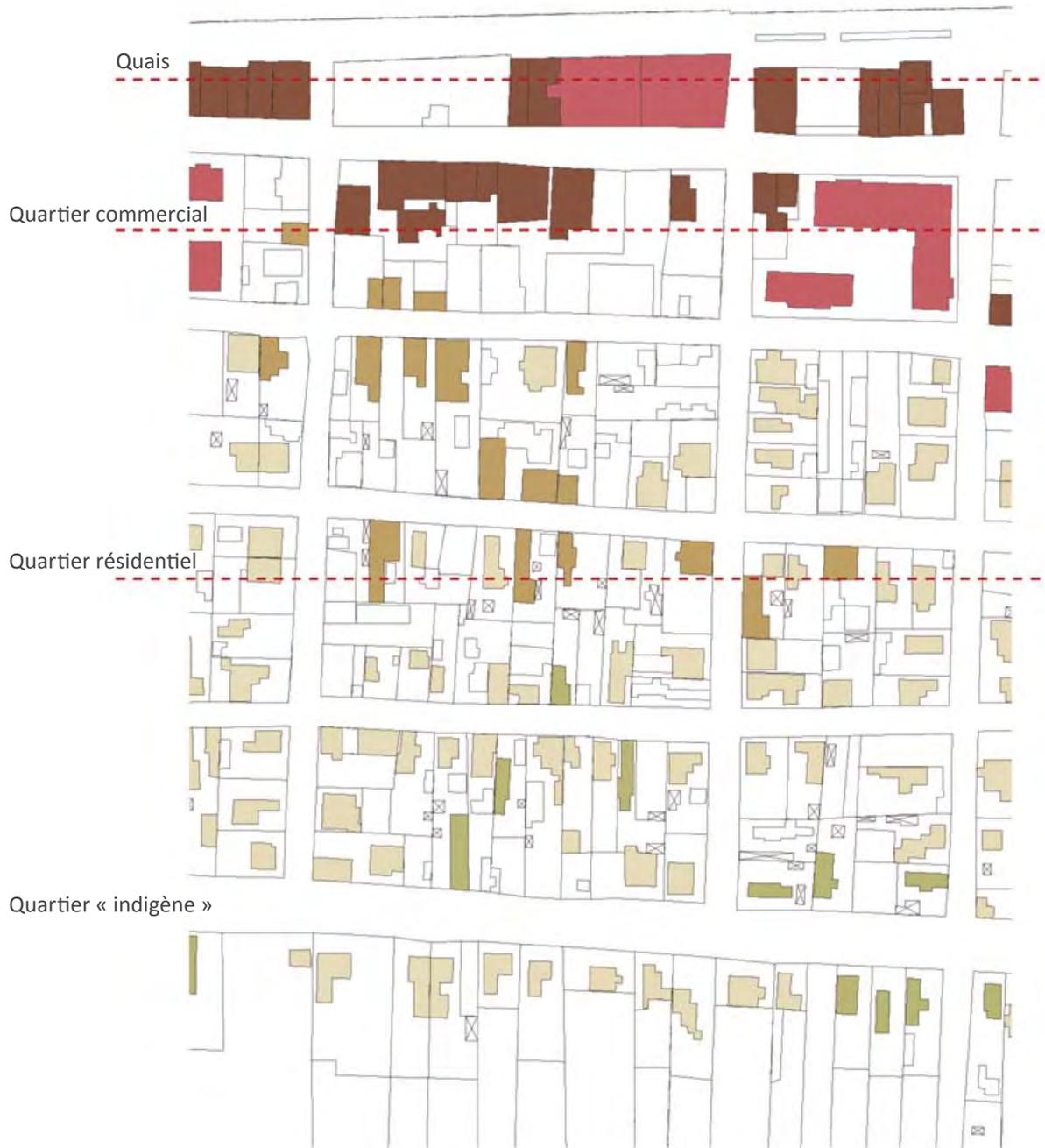


Figure 10. Activités et typologies de bâti de la ville de Sulina

mitoyennes et ponctuées de balcons. Les rues sont bordées de trottoirs et bénéficient de l'éclairage public. Ce quartier organisé, a complètement perdu son identité à la suite des bombardements : parcelles vides, blocs socialistes, maisons anciennes en ruine etc.

➤ Quartier résidentiel

Il s'organise le long des 3ème et 4ème rues. Le bâti comporte principalement des maisons d'habitation à rez-de-chaussée seul ou avec étages. L'alignement du bâti et les trottoirs créent un paysage urbain mais moins homogènes, sans mitoyenneté et avec des gabarits de hauteurs plus variables. Les clôtures sont plus présentes.

Ce quartier a également été touché par les bombardements.

simplement posées sur un sol peu porteur, les plus pauvres, principalement celles des peuples autochtones souvent exclus des circuits économiques. L'îlot est dessiné par les clôtures, le bâti étant installé à l'intérieur des parcelles. La rue est traitée de manière sommaire, sans revêtement contrairement aux autres quartiers, sans trottoirs, sans éclairage urbain. Les matériaux (torchis, roseaux, bois) et la forte présence de plantations de subsistance (arbres fruitiers, potagers) créent un paysage quasiment rural. Dans ce quartier aux limites de la ville, les maisons « roumaines » dominent, mêlées à quelques maisons de pêcheurs.



Figure 11. Les quais

De nombreuses maisons « turques » ont disparu et ont été remplacées après la guerre par des maisons « roumaines » qui présentent un caractère beaucoup moins urbain.

➤ Quartier « indigène »

Il occupe les îlots les plus éloignés du centre économique: chaque extension des quartiers purement urbains le repousse à la périphérie de la ville. On y trouve les maisons à l'architecture vernaculaire et traditionnelle

➤ Quartier administratif

C'est un quartier constitué de villas et d'édifices administratifs, à l'écart du centre, côté aval (zone de la CED). Ce quartier est très vert avec des édifices entourés de grands parcs et d'arbres imposants. Il est organisé selon une logique hygiéniste. L'alignement est marqué par des clôtures basses.

L'analyse des typologies bâties de Sulina montre que ce sont les maisons « roumaines » qui prédominent

tandis que les autres typologies ne subsistent qu'en tant que vestiges d'un passé révolu.

4. Projet

4.1. SCENARII D'EVOLUTION URBAINE

4.1.1. Les hypothèses abandonnées

Plusieurs hypothèses d'évolution urbaine ont été émises. En contradiction avec les caractères fondamentaux de la ville de Sulina, les scénarii suivants n'ont pas été retenus :

4.1.2. Les objectifs

Au vu des caractéristiques urbaines et des valeurs patrimoniales mises en évidence à travers l'étude réalisée, le scénario de développement urbain de Sulina

le plus approprié et le plus respectueux consisterait à conserver les limites de la ville. Le développement urbain se ferait par l'insertion dans le tissu existant de typologies nouvelles par comblement des dents creuses en s'adaptant à l'existant (bâti, fleuves et canaux). A l'échelle du bâti, les typologies nouvelles s'inspireraient de l'existant. Cette hypothèse est fondée sur le retour à un développement équilibré de la ville, inspirée des valeurs patrimoniales de Sulina.

4.2. PROPOSITION DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT DE LA VILLE DE SULINA

Dans le but de redynamiser la ville deux types d'initiatives sont proposées. Certaines assurent la préservation des caractères existants et d'autres engendrent



Figure 12. Quartier commercial

des modifications significatives, notamment par :

- L'encouragement des activités de type portuaire pour préserver les savoirs faire locaux (entretien et réparation des bateaux en remplacement du chantier naval hors d'usage)
- La réutilisation de l'ancienne fabrique de conserves dans un parc artisanal piscicole et dans un parc d'agrément avec la réouverture du canal périphérique pour le transport et l'agrément.
- La reconversion des ateliers d'entretien de la CED en écomusée du Delta.

Ces propositions esquissent les grandes lignes d'une reconversion partielle du port commercial en port de plaisance et de pêche pour devenir une porte d'accès aux richesses du Delta du Danube et de la Mer Noire.

4.3. PRECONISATIONS D'INTERVENTIONS SUR UN ILOT CARACTERISTIQUE

L'analyse plus approfondie d'un îlot représentatif de la ville de Sulina (entre le fleuve et la 3ème rue) a

permis de préconiser des interventions pour le retour aux caractéristiques d'origines. Au vu des modifications de l'espace public, des ruptures de la trame urbaine (constructions d'habitat collectifs apparues entre 1965 et 1985), mais aussi, du potentiel d'emprise constructible en centre ville, les interventions proposées se définissent comme suit :

- Réaffirmer la trame urbaine
- Reconquérir les délaissées
- Dégager les monuments
- Redéfinir des emprises constructibles en centre-ville

Le phasage proposé pour ces interventions est le suivant :

- 1- Supprimer les blocs d'habitat collectif (de 1965 à 1985) et les remplacer par des bâtiments dont le gabarit et la trame correspondent aux typologies riveraines.
- 2- Activer la reconstruction selon ce mode.
- 3- Poursuivre le développement urbain en profondeur transversalement au fleuve
- Phase A :



Figure 13. Quartier résidentiel

- renforcement des enclos naturels, restauration, mise en valeur des monuments complexes, techniques mixtes : bois, terre, roseaux).
- aménagement des liaisons visuelles, végétales
- démolition du bâti 1965 (première génération)
- reconstruction

➤ Phase B :

- démolition/reconstruction en abords immédiats
- définitions de nouveaux espaces publics et des nouvelles constructions

➤ Phase C et D :

- poursuite du processus en fonction des priorités

Ces interventions devront être réalisées en s'adaptant aux contraintes locales (nature du sol, climat, transport et acheminement) et en utilisant les matériaux locaux et les techniques traditionnelles (fondations

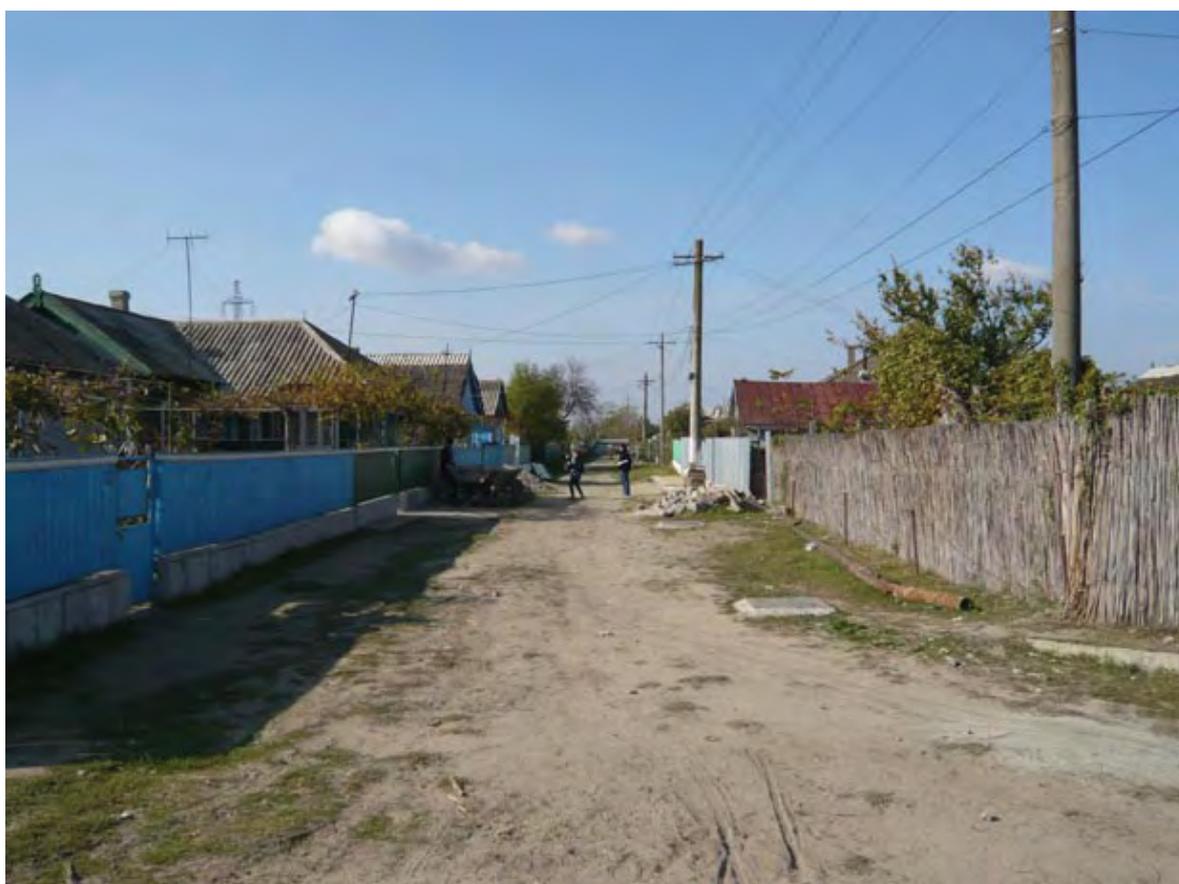


Figure 14. Quartier « indigène »



Figure 15. Quartier administratif

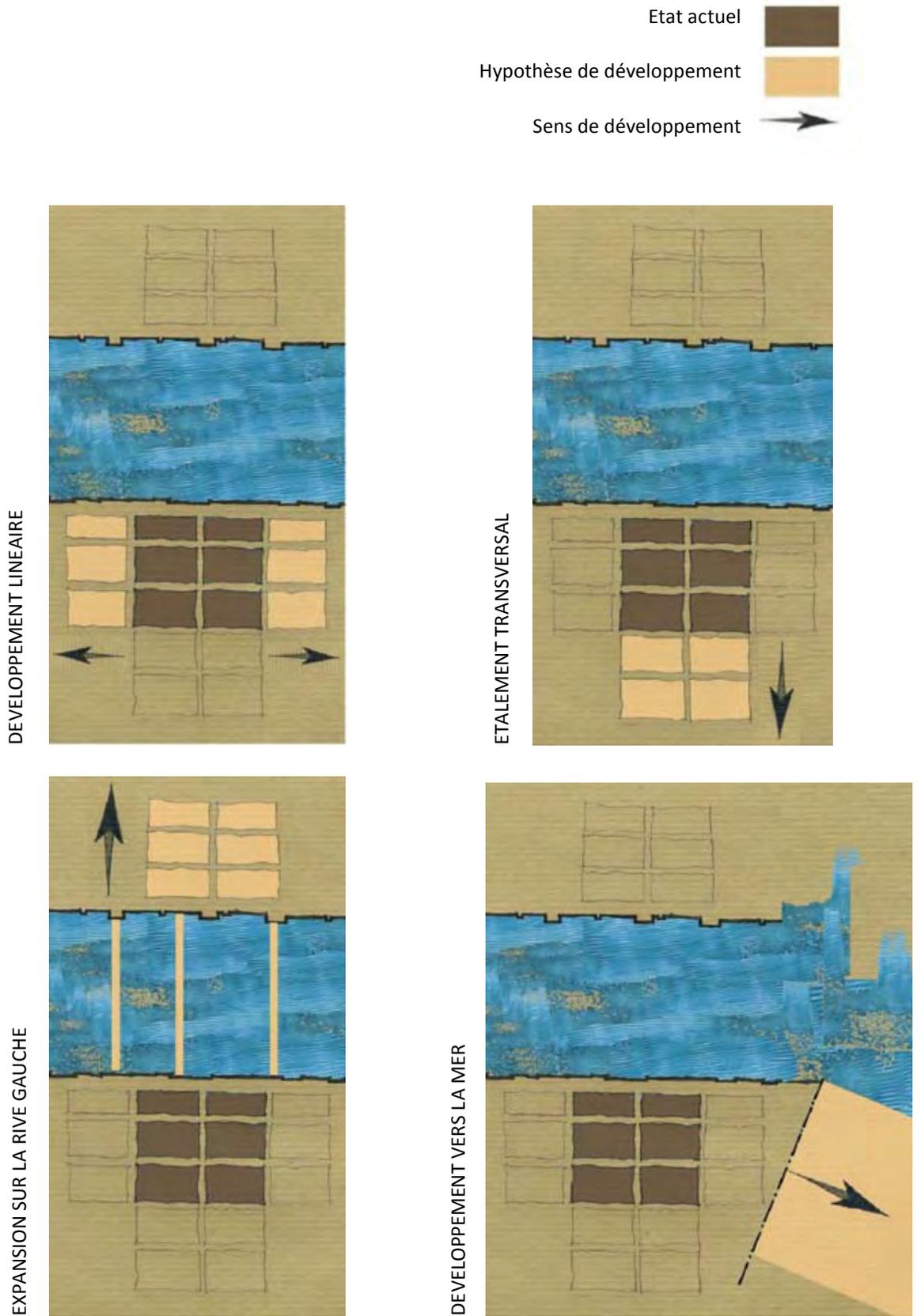


Figure 16. Scénarii d'évolution urbaine non retenus

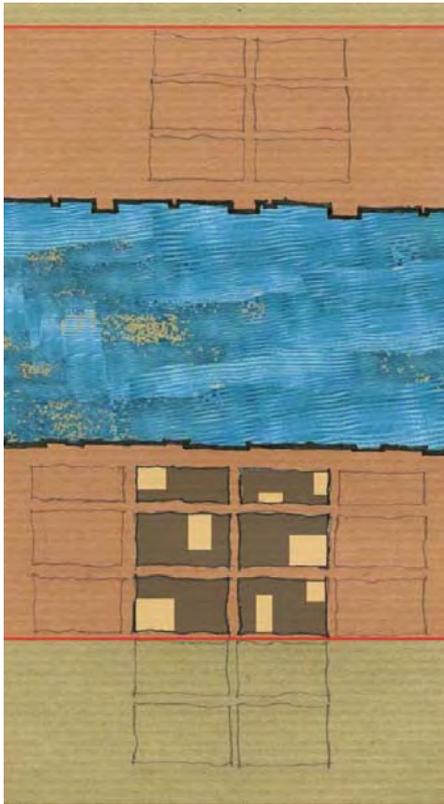


Figure 17. Scénario d'évolution urbaine retenu : adaptation et insertion

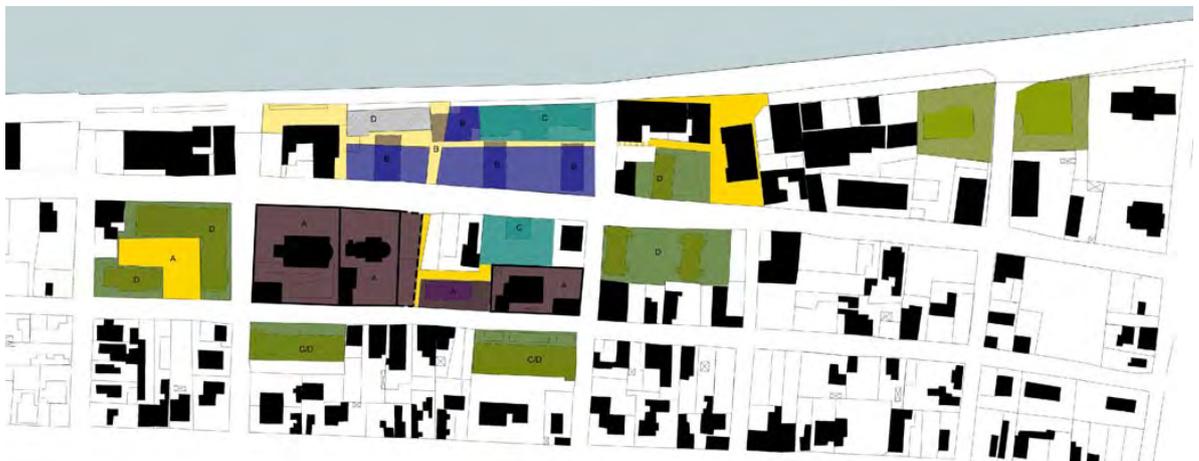


Figure 18. Phasage des interventions