LA VALLÉE DU DANUBE ROUMAIN – ENTRE LE REGARD D'EMMANUEL DE MARTONNE ET LES TRANSFORMATIONS ACTUELLES

CLAUDIA POPESCU*, IRENA MOCANU*, BIANCA MITRICĂ*, NICOLETA DAMIAN*

Mots-clés: la Vallée du Danube, Emmanuel de Martonne, l'histoire géographique, changements régionaux.

The Romanian Danube Valley – between Emmanuel de Martonne's approach and the current changes. The article aims to analyze and compare the characteristics of the human and economic geography of the Romanian Danube Valley, as they are described by Emmanuel de Martonne in his book "Wallachia, an essay on geographic monograph" comprising the current transformations of this region. The comparison gives us the opportunity to analyze the geographical history of the Danube Valley of over a century ago, between 1902, when Emmanuel de Martonne defended his doctoral thesis, right through the socialist development and up until the present moment, marked by economic reforms that redefine the Danube region.

1. INTRODUCTION

Les informations sur le secteur roumain de la Vallée du Danube sont anciennes et nombreuses, à commencer par l'antiquité, lorsque les historiens et les géographes ont fait des descriptions sur l'apparence du fleuve et de ses embouchures, les occupations des habitants, l'apparence des villes et villages (Hécate de Milet, 546–472 av. J.-C.; Hérodote, 484–423 av. J.-C.; Polybe, 201–120 av. J.-C.; Strabo, 58 av. J.-C.; Ptolémée, 90–160 apr. J.-C.). La période de migration suit, beaucoup plus pauvre en informations que la précédente, et l'ouvrage de Jordan, de l'an 551, raconte la géographie et l'ethnographie de Dacie.

À partir du XVIII^{ème} siècle, les contributions cartographiques et géographiques roumaines ont commencé à se faire sentir à la connaissance de la Vallée du Danube, un rôle important étant joué par Constantin Cantacuzino qui a établi la carte de la Valachie, imprimée à Padoue en 1700, après quoi beaucoup de documents, données statistiques, cartes de haute précision, rapports scientifiques qui ont constitué un matériel riche pour des recherches plus récentes: la carte du prince Alexandru Ioan Cuza, publiée en 1864, ainsi que les travaux de Ch. Hartley (1857), T. Spratt (1857)), K.T. Peters (1876). Ainsi, nous passons à une autre étape de la recherche scientifique, lorsqu'un certain nombre de géographes roumains et étrangers font des études pour résoudre les problèmes du Danube, notamment en termes de géomorphologie de la Vallée, d'âge et de formation de celle-ci, donnant priorité aux secteurs de la gorge des Carpates et du delta (Penk, 1891, Gh. Iannescu, 1895 et M. Drăghiceanu 1896).

En 1902 l'œuvre d'Emmanuel de Martonne – "La Valachie" – apparaît, dans lequel l'auteur traite en détail des principaux aspects socio-économiques de la Vallée du Danube.

A travers sa thèse de doctorat consacrée à son mentor Paul Vidal de La Blache et le travail qui l'a suivi intitulé "Recherches sur la répartition géographique de la population en Valachie", qui établit les principes de la géographie humaine et de la géographie régionale, ainsi que par le travail de Martonne, "Les Alpes de Transylvanie", devient le meilleur spécialiste de la géographie carpato-danubienne. "La Valachie", thèse de doctorat publiée en 1902, reste un modèle de la monographie régionale d'inspiration vidalienne (Bowd, 2011).

* Senior Researcher, Institute of Geography, Romanian Academy, 12 Dimitrie Racoviţă Street, 023993, Bucharest, Romania, cldpopescu@yahoo.com; mocanitai@yahoo.com; biancadumitrescu78@yahoo.com; nicoleta_damian2002@yahoo.com.

Le volume "La Valachie" est structuré en 21 chapitres, dont le Chapitre XIII (*La vallée danubienne*) est consacré à la Vallée du Danube roumain qu'il décrit dans ses principales coordonnées socio-économiques. L'auteur est retourné avec des détails pertinents dans plusieurs autres chapitres sur la population et l'ethnographie, la vie rurale et l'économie (le Chapitre XV *La vie sur le Danube*, les Chapitres XIX *La vie économique de la Valachie – agriculture* et XX *La vie économique de la Valachie – l'industrie* et le Chapitre XXI – *Les villes de la Valachie*).

Les géographes roumains considèrent "le complexe géographique de la Vallée du Danube roumain" (Geografia Văii Dunării Româneşti, 1969, p. 9), comme un sous-système territorial, mettant l'accent sur les problèmes de géographie humaine: population, établissements urbaines et rurales emploi, géographie du travail, commutation etc. Avant les événements historiques de la fin des années 80, la recherche géographique scientifique s'est concentrée sur les villes du Danube (Ştefănescu, Alexandrescu, 1978), les établissements ruraux et les types fonctionnels d'établissements de diverses sous-régions géographiques de la Vallée du Danube (Baranovsky, 1969, Herbst, Băcănaru, Caranfil, 1969), les changements du paysage (Iordan, Iacob, Ianoş, 1984), les repères géo-démographiques (Ianoş, Popescu, Tălângă, 1989) etc. Après le mois de décembre du 1989, la transition du système d'économie centralisée socialiste vers l'économie libre du capitalisme capte l'intérêt de recherche des géographes roumains. De plus en plus de travaux scientifiques sur les régions de la Vallée du Danube, avec un large éventail de problèmes abordés, ont été publiés: sur la géographie urbaine (Ianoş, Tălângă, 1993, 1994, Vîrdol, 2009), la géographie rurale (Ianoş, Popescu, 1990), la géographie des transports (Tălângă, 1994), la géographie de l'industrie (Popescu, 1991, 1994, 2000, Tălângă, 1995). Une analyse complèxe de la Vallée du Danube roumain (Ianoş, 2000) a révélé les disparités de développement intra-régional en termes d'indicateurs économiques, démographiques, d'infrastructure et de niveau de vie. L'étude a conclu que le secteur roumain de la Vallée du Danube avait un faible niveau de développement par rapport aux valeurs nationales moyennes des indicateurs utilisés. En 2005, la Vallée du Danube roumain a fait l'objet d'une analyse géographique générale dans la *Géographie de la Roumanie*, volume V, éditée par l'Académie Roumaine.

L'étude prend en compte l'analyse de la Vallée du Danube roumain en ce qui concerne la démographie, les villes et les activités économiques, en particulier les activités du transport et commerciales et l'activité de pêche en traçant un parallèle entre le regard d'Emmanuel de Martonne et les transformations actuelles.

1.1. La zone d'étude

Décrivant la position géographique de la région danubienne, Emmanuel de Martonne déclare: "la vallée danubienne est peut-être ce que la Valachie offre de plus original. Plus que la montagne, la majesté du grand fleuve a frappé l'imagination populaire. Le Danube est resté, pour les roumains, comme une sorte de divinité: c'est pour l'habitant même des montagnes, l'image de tout ce qui est démesurément grand et fort" (de Martonne, 1902, p. 193).

Aujourd'hui, bénéficiant d'environnements physiques et géographiques diversifiés et favorables, la Vallée du Danube roumain est relativement densément peuplée avec un total de près de 2 millions (61,6% – zones urbaines et 38,4% – zones rurales) d'habitants répartis dans 28 villes, principalement des petites et moyennes et 238 communes. Ceux-ci appartiennent à un certain nombre de 12 comtés (Caraş-Severin, Mehedinţi, Dolj, Olt, Teleorman, Giurgiu, Călăraşi, Ialomiţa, Constanţa, Tulcea, Brăila et Galaţi) (Fig. 1) inclus dans 4 régions de développement établies avant de joindre l'Union Européenne en 2007.

Fig. 1 – La position géographique de la Vallée du Danube roumain.

2. RÉSULTATS ET DISCUSSION

2.1. La population et les villes

2.1.1. La population. À l'époque d'Emmanuel de Martonne, au bord du Danube la plus grande partie de la population était formée par des cultivateurs qui ensemencent et moissonnent les plains steppiques du Buzău, du Bărăgan et du Teleorman. À ce moment-là, c'était une succession à peu prés continue de gros villages, tellement serres, que, même sans retrancher la surface occupée par le fleuve et les lacs latéraux, la densité de la population s'élève dans la vallée danubienne a plus de 70 habitants/km^2 depuis l'embouchure du Jiu, entre Bechet et Călăraşi. L'auteur représente le mode de groupement de la population exprimé par la population moyenne de "cătun" et dans la Fig. 2 on peut observer les valeurs comptant plus de 1000 habitants au bord du Danube (de Martonne, 1902).

Fig. 2. – La densité de la population (Source: de Martonne, 1902).

Au présent, la population est disposée dans une voie continue de peuplements avec une part des agglomérations urbaines d'environ deux tiers. Les villes ont une répartition équilibrée à travers la Vallée du Danube, avec le plus grand nombre d'habitants à l'extrême, Drobeta-Turnu Severin à l'ouest et Brăila–Galaţi à l'est, le centre de la région étant dominé par des villes petites et moyennes. La densité de population varie également entre les valeurs élevées dans les grands centres urbains et les valeurs faibles dans le Delta et le Défile du Danube. Forte densité est enregistrée dans l'espace urbain: Brăila (4 105 hab./km^2), Drobeta-Turnu Severin (1 629), Giurgiu (1 307), Galaţi (1 013 hab./km^2). Valeurs faibles (<10 hab./km^2) ont été enregistrées dans les communes du Delta du Danube et du Défilé (tout les deux avec un environnement géographique restrictif). En termes de taille démographique**,** la plupart des établissements urbains sont petits (jusqu'à 20 000 hab.), 7 sont de taille moyenne et 3 sont des grandes villes (>100 000 hab.). La plupart des communes rurales comptent de 2 000 à 5 000 habitants, 68 communes rurales comptent entre 500 et 2 000 hab., 25 entre 5 000 et 10 000 hab. et 3 communes rurales ont plus de 10 000 hab.

La structure ethnique de la région a été l'une des caractéristiques qui a attiré l'attention d'Emmanuel de Martonne, il considérant la Valachie comme une région d'une remarquable unité au point de vue ethnographique. Par contre, tout le long du Danube on trouve un fort mélange ethnique entre les roumains, bulgares et serbes (Fig. 3). Il remarque "l'exotisme" des tziganes (disséminés partout) et la concentration des grecs, juifs, et allemands dans quelques villes et, plutôt, a Brăila (où on compte plus de 5 000 Grecs, 7 000 Juifs, prés de 1 000 Allemands, les étrangères formant plus d'un tiers de la population totale) (de Martonne, 1902). Dans presque toutes les grandes villes, l'épicerie, la mercerie, le commerce des étoffes importées et des modes est aux mains des Grecs. Dans les ports danubiens, le grec frappe à chaque instant les oreilles. Le commerce des blés à Brăila, Galaţi, Calafat, Giurgiu, est tenu par des Grecs, et les lourdes péniches où s'engouffrent les sacs de blé et de maïs, portent presque toutes des noms grecs pompeux (de Martonne, 1902).

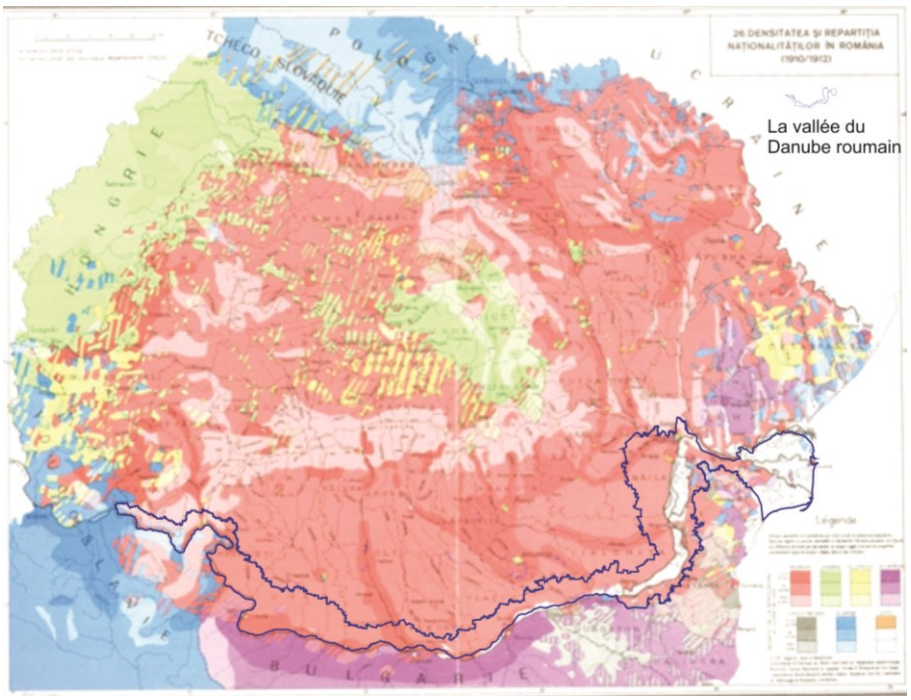

Fig. 3. – La répartition des nationalités dans les pays où dominent les roumains (1910/1912)
(Source: de Martonne, 1920).

Le dernier recensement de la population, en 2011, fait évidente la perte de la diversité ethnique même au bord du Danube. 88% de la population est représentée par les Roumains, suivis par les tziganes – selon la terminologie utilisée au Recensement de 2011 (3,8%), les vieux-croyants *russes* ou *les Lipovènes* (0,6%), les Serbes (0,3%), les Turcs (0,2%), les Ukrainiens et les Tchèques (0,1% chacun), ce qui veut dire une grosse perte du caractère cosmopolite des villes danubiennes (Fig. 4).

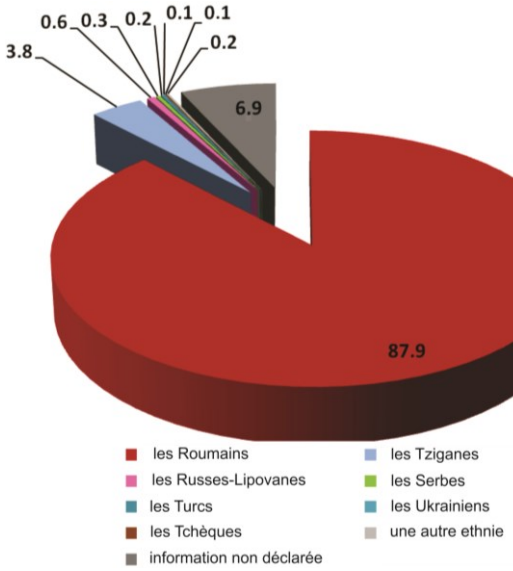

Fig. 4 – La structure ethnique de la population dans la vallée au bord du Danube en 2011
(Source: données statistiques traitées à partir du Recensement de la population, 2011).

La dynamique démographique suit la même tendance descendante que la population au niveau national après 1990 en raison des profonds changements socio-économiques provoqués par le passage de l'économie centralisée à l'économie de marché, la restructuration économique et la désindustrialisation, aussi que l'intensification des flux migratoires internes et externes. En conséquence, le déclin démographique a affecté 90% des établissements danubiens, tandis que l'augmentation numérique de la population était insignifiante pour l'ensemble de la région, enregistrée dans seulement 24 localités. La population urbaine a enregistré une perte importante de population entre 1992 et 2011 (–21,7%) et une croissance récente, après 2011 (Fig. 5).

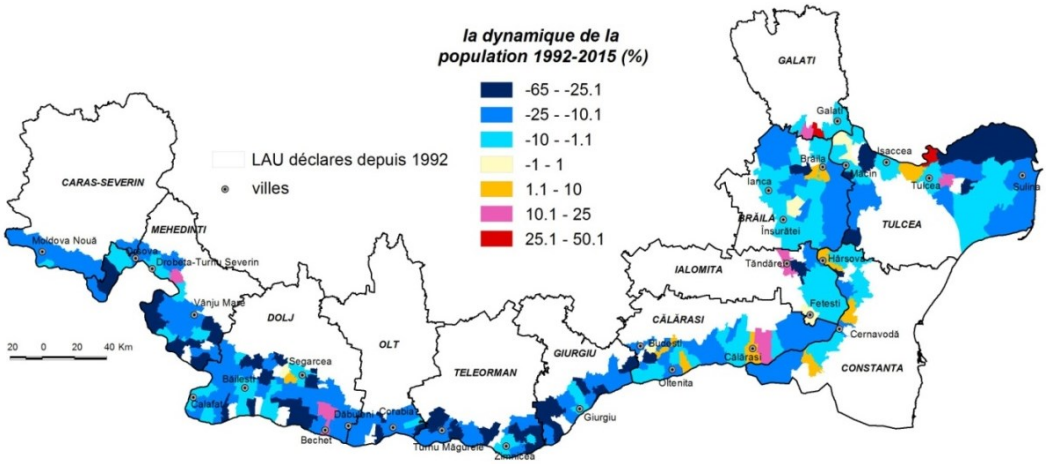

Fig. 5 – La dynamique démographique (Source: données statistiques traitées à partir du Tempo-Online, INSE).

La baisse brutale des taux de natalité et la transformation des économies locales ayant des effets négatifs sur le marché du travail s'ajoutent aux caractéristiques démographiques héritées concernant le vieillissement de la population, le taux de mortalité supérieur à la moyenne nationale et l'émigration vers les grands centres urbains de l'espace danubien. Les localités qui perdent la population sont à la fois rurales et urbaines, dans le cas de dernières étant manifeste la migration de "retour au pays" en raison des avantages temporaires apportés par la réforme agraire de 1991 et le processus de ruralisation des petites villes en particulier. La dynamique démographique négative décrit un espace homogène dans lequel peu d'exceptions de croissance de population se produisent dans de petits noyaux de concentration. Entre 1992 et 2015, la dynamique majoritairement négative de la population révèle également la crise démographique dans la Vallée du Danube, comme dans beaucoup d'autres régions du pays, où de nombreux aspects démographiques sont corrélés avec les aspects économiques et sociaux

2.1.2. Les villes de l'époque d'Emmanuel de Martonne apportaient l'aspect moderne dans les plus grandes comme Brăila ou Galaţi, ou même dans les ports moins importants comme Calafat, Giurgiu, Călăraşi, qui témoignent des transformations accomplies dans l'espace grâce à "la voie internationale du Danube".

Les villes d'aujourd'hui sont des "villes en mutation" à la fois démographique et économique. Localisées au long du Danube, les villes montrent une forte périphéricité en termes géographiques et économiques motivée par la forte corrélation entre la localisation et la performance économique. Celle-là est comparativement faible et contrainte par les structures économiques sous-développées, la dépendance de marchés locales et régionales réduites et l'absence des liens efficients de communication avec le centre. Le système urbain actuel est formé par 28 villes, avec une population totale de 1,28 millions habitants (2019). Un nombre de 12 villes ont le statut de "municipiu" et 10 villes dépassent 20 000 habitants, les plus grandes étant Galaţi (305 386 hab.), Brăila (201 414 hab.) et Drobeta-

Turnu Severin (106 171 hab.). La catégorie démographique des petites villes (de moins de 20 000 habitants) est formée de 18 villes, la plus petite ville étant Sulina, avec seulement 3 872 habitants en 2019.

La fonctionnalité urbaine des villes danubiennes a parcours plusieurs étapes (Mitrică & Popescu, 2017): les villes-ports âpres la Paix d'Andrinople; les villes industrielles pendant la seconde moitié du XX^{ème} siècle; les villes en transition âpres 1990. Dans son ouvrage, Emmanuel de Martonne parle en détail des villes-ports danubiennes. La Vallée du Danube offre une suite d'élargissements où s'étalent des lacs qui représentent une grande voie de transportation qui a donné naissance à toute une série de villes-ports, avec leurs industries spécifiques: à Brăila et Galaţi, des moulins perfectionnés employant 1 358 ouvriers donnent 125 wagons de 10,000 kilos de farine. La ville de Brăila, développée comme un port de La Valachie, a été en concurrence avec Galaţi, développée comme un port de la Moldavie, avant l'Union de 1854. Pendant le XIX^{ème} siècle, Brăila est devenue une ville moderne, régulière, avec voies ferrées qui sillonnent les plaines de Buzău, y amènent les céréales pour être exportées. Au début de XX^{ème} siècle, la population de Brăila atteint presque 70 000 habitants, dépassant même sa rivale, Galaţi. À l'époque d'Emmanuel de Martonne, l'activité du mouvement économique, l'abondance des capitaux, permettent tous les embellissements pour retenir et attirer le commerce; la présence constante d'étrangers qui apportent des coutumes occidentales, tout concourt à forcer les villes danubiennes à dépouiller l'aspect de la ville orientale. Călăraşi, Calafat, Giurgiu, Drobeta-Turnu Severin ont bénéficié de ces opportunités et sont devenues villes-ports modernes. Le développement est dû à l'activité de plus en plus grande de la circulation sur le bas Danube, à partir de la fondation de la Compagnie de navigation, à l'établissement des chemins de fer en Valachie, et à l'essor pris par la grande culture des céréales dans la région des plaines de Munténie: Călăraşi a surtout profité de la mise en valeur des steppes du Bărăgan, en même temps que Giurgiu doit beaucoup au voisinage de Bucarest.

Pendant la seconde moitié du XX^{ème} siècle les villes ports ont été transformées en villes industrielles plus intensivement après les années 1970. Deux raisons justifiaient ce choix: la tendance à un développement équilibré et uniforme de l'industrie et la dépendance accrue de l'économie roumaine sur des ressources minérales et énergétiques importées (Popescu, 2016). En conséquence, á la fin des années 1980, un tiers des villes du Danube accueillaient des entreprises sidérurgiques en raison de l'importance excessive accordée à l'industrie lourde par la politique économique. Par exemple, la ville de Galaţi s'est développée autour de l'entreprise sidérurgique, la ville de Brăila est devenue un centre industriel diversifié naval et de construction de machines, l'industrie chimique, le tricot et les vêtements, produits alimentaires. Après 1990, les villes danubiennes ont été des villes en transition démographique et économique. La perte d'emplois manufacturiers a été plus forte que celle au niveau national (Fig. 6).

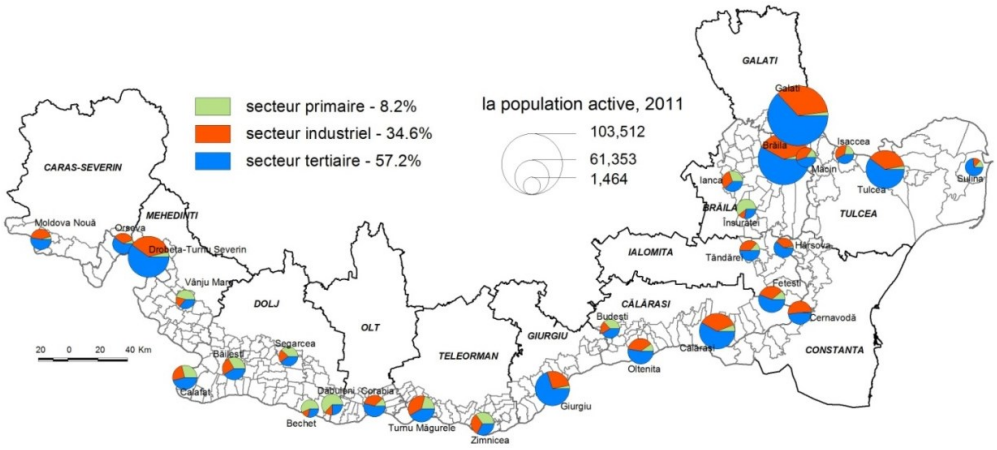

Fig. 6 – La structure de la population active par des secteurs économiques, 2011
(Source: Mitrică & Popescu 2017).

Cette dynamique este illustrée par la Fig. 7, qui montre clairement la diminution du numéro de villes industrielles (une seule ville, Cernavodă) et la croissance numérique des villes de services (seulement 2 au début des années ’90 et 14 après deux décennies), des villes agricoles et celles avec des fonctions mixtes. Les tendances de ré-industrialisation sont faibles par rapport aux autres régions, et les investissements étrangers sont liés aux ressources naturelles et au travail bon marché.

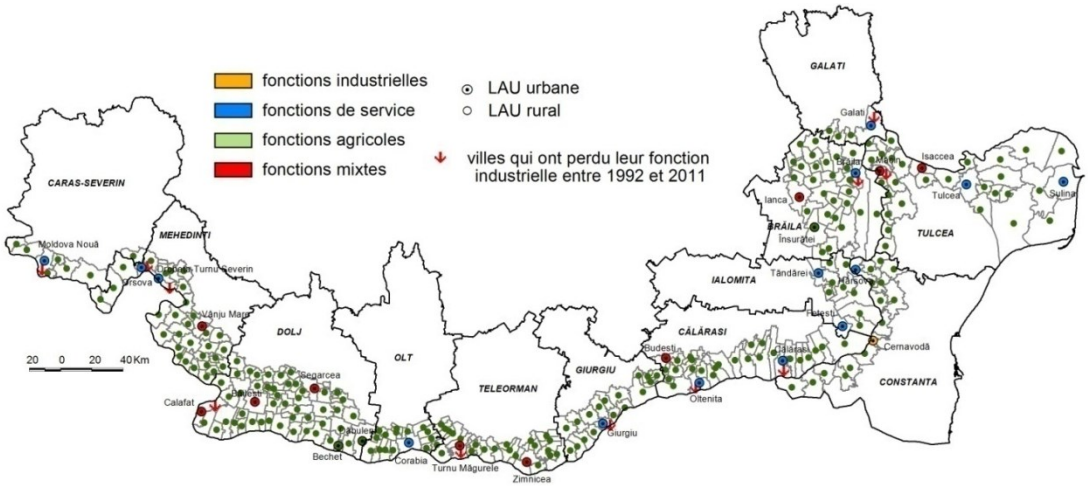

Fig. 7 – Types fonctionnels de villes
(Source: Mitrică & Popescu, 2017).

Le système de double établissement (Calafat – Vidin, Rast – Lom, Bechet – Oreahovo, Turnu Măgurele – Nikopole, Zimnicea – Sviştov, Giurgiu – Ruse, Olteniţa – Tutrakan (Turtucaia) et Călăraşi – Silistra – Ostrov) dans le secteur frontalier roumain a la fonction de dirigeante des flux transfrontaliers, jouant un rôle décisif dans la connexion des systèmes de transportation entre la Roumanie et la Bulgarie.

2.2. Les activités de transport et commerciales

Emmanuel de Martonne souligne la transformation de la vallée danubienne: de la solitude des paysages naturels d’où l’homme semble proscrit, à une région importante du point de vue économique, humaine, une vraie route européenne, par laquelle la Valachie est pénétrée de plus en plus par les influences occidentales. Le Danube était circulé intensivement par les bateaux austro-hongrois, les péniches grecques chargées de bois ou de céréales, les vapeurs anglais, allemands ou russes. Donc, c’était par la Vallée du Danube, qui étaient une route européenne, que la Valachie s’est ouvert surtout aux influences qui tendent à la pénétrer de plus en plus.

Pendant la période contemporaine, le Danube est l’épine dorsale du Bas-Danube et de toute la région danubienne et son économie relie le port de Rotterdam (mer du Nord) au port de Constanţa (Mer Noire). Dans tout le secteur roumain de la Vallée du Danube, il y a 20 ports (y compris les 4 ports maritimes et fluviaux Brăila, Galaţi, Tulcea et Sulina). Les 20 villes-ports du Danube facilitent le transport des marchandises, les principaux ports étant Galaţi, Drobeta-Turnu Severin et Tulcea, qui cumulent 75,5% (3 860 385 tonnes/km) du total des marchandises transportées sur le Danube. La part du transport fluvial a fluctué entre 6% et 10% du volume total de marchandises transportées. Cela était dû à la diminution pendant la crise économique qui a touché la Roumanie depuis 2008. Dans les ports maritimes et fluviaux, le port de Galaţi est le seul avec des voies ferrées à voie large, ainsi que des possibilités de transbordement de ces wagons, ce qui constitue un avantage pour le transport intermodal. Tous les ports maritimes sont reliés aux réseaux routiers et ferroviaires, en assurant des centres intermodaux (Fig. 8).

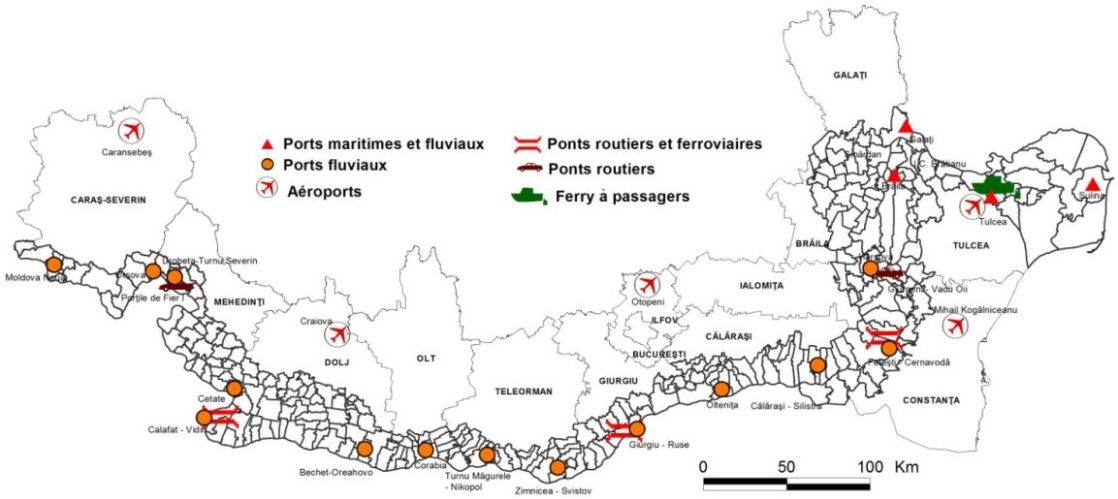

Fig. 8 – Categories de ports et types de points de passage danubiens.

De Martonne a remarqué l'intense circulation sur le Danube et de villes-ports pour le transport des diverses marchandises, des céréales, de bois, des minerais par surtout les compagnies étrangères. En présent, le transport est diminué beaucoup et les catégories des marchandises sont changes.

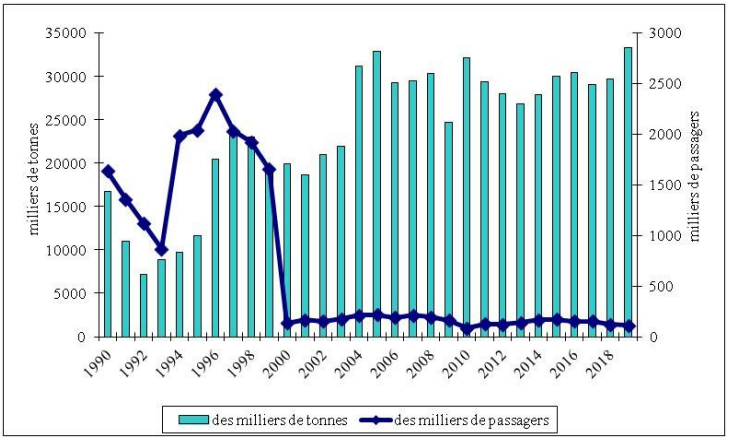

Fig. 9 – L'évolution du trafic de marchandises et de passagers par le transport fluvial.

Le poids du transport fluvial est plus réduit dans la faveur des transports routière et ferroviaire. De même, le transport des passagères est le plus bas de toute la période analysée.

2.3. L'activité de pêche

De Martonne parle dans *La Valachie* de la faune piscicole de Balta, riche en espèces, dont les esturgeons, sa richesse étant donnée par la variation du régime fluvial. En 1902, de Martonne parlait de cinquante ans de pêche, pratiquée d'une manière barbare, ayant des effets négatifs sur les ressources de poissons: l'esturgeon était devenu de plus en plus rare et les carpes avaient dégénéré. Également, de Martonne parlait des mesures législatives prises en Roumanie qui ont influencé positivement la conservation et l'amélioration des pêcheries (e.g. la loi d'octobre 1896, qui prévoyait que dans les eaux appartenant à l'État, le droit de pêcher appartenait à l'État). En 1954, une décision a été adoptée par laquelle le droit de pêcher a été accordé aux entreprises de pêche spécialisées, sur la

base de contrats. Ainsi, le droit à la pêche industrielle était réservé aux entreprises économiques socialistes, qui ont également reçu un plan de production (Giurăscu, 1969; Damian, 2019). Dès nos jours, en raison des barrages construits au fil du temps sur le Danube, le régime naturel a été perturbé et la faune piscicole a considérablement diminué. En ce qui concerne les esturgeons, depuis 2006, ils sont interdits de pêche dans notre pays pour une période de 10 ans, et en 2016, cette interdiction a été prolongée de 5 ans supplémentaires, cette mesure étant appliquée dans les pays voisins (Bulgarie) et en ceux de la Mer Noire (Russie, Ukraine, Géorgie, Turquie) (Suciu *et al.*, 2011).

Au présent, l'activité de pêche en Roumanie est coordonnée par l'Agence Nationale de la Pêche et de l'Aquaculture, subordonnée au Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural. Le rôle de l'agence est l'élaboration de la stratégie nationale et des réglementations spécifiques dans le domaine de la pêche, de l'aquaculture; l'agence est également chargée de définir et de mettre en œuvre une politique de conservation et de gestion des ressources aquatiques vivantes dans les habitats naturels des poissons (http://www.anpa.ro/). La plupart des activités de pêche ont lieu dans le périmètre de la Réserve de Biosphère du Delta du Danube et dans ses environs.

Dans le cadre de la stratégie de l'Union Européenne pour la région du Danube, le programme *Sturgeon 2020* a été mis en œuvre afin de protéger les esturgeons du Danube et du bassin de la Mer Noire. Ce programme combine des aspects environnementaux avec des aspects socio-économiques, ces aspects étant bénéfiques pour la stabilité sociale de la région du Danube (Sandu *et. al.*, 2013).

3. CONCLUSIONS

La dynamique démographique homogène négative dans la plupart de la région danubienne a de petits noyaux de concentration de la croissance démographique. Après une longue période de déclin démographique, il y a eu une tendance à la croissance démographique ces dernières années.

Bien que la Vallée du Danube ait subit des changements majeurs pendant la seconde moitié de XX^{ème} siècle, elle est encore dominée par le rural avec des restreintes zones urbaines, la région étant «parsemée» de petites zones avec un niveau de développement moyen (Mitrică *et al.*, 2017, Mitrică *et al.*, 2018).

Les villes danubiennes ont eu des trajectoires d'évolution différentes; les grandes villes sont des noyaux possibles de revitalisation économique et démographique, en temps que les villes petites et moyennes sont négativement affectées par les processus de ruralisation et ré-agrarisation. De plus, elles ont perdu en grande mesure les fonctions urbaines et la capacité de polariser l'espace rural voisin.

La désindustrialisation a déterminé l'émergence d'une nouvelle identité économique régionale qui est marquée de la diversification des types fonctionnels et qui peut contribuer à l'intégration du système par la complémentarité.

Les caractéristiques topographiques du Bas-Danube ont favorisé l'individualisation des doubles établissements sur la rive roumaine et bulgare, désavantagés par une faible connectivité qui rend difficile les échanges et la coopération entre les deux pays.

La Vallée du Danube s'est transformée radicalement pendant le dernier siècle: à l'époque d'Emmanuel de Martonne celle-ci était le débouché le plus important pour les marchandises diverse vers le marché international avec un fort rôle de connectivité économique, passant par l'étape de développement industriel qui a marqué la spécialisation régionale; elle est devenu un espace économique et social caractérisé par la périphéricité, des mutations profonds des villes danubiennes dans lesquelles le Danube joue un moindre rôle d'accessibilité et communication.

Remerciements. Les travaux de recherche pour cet article ont été menés dans le cadre du plan de recherche de l'Institut de Géographie de l'Académie Roumaine (le projet de recherche prioritaire *L'étude géographique de la Vallée du Danube roumain*).

RÉFÉRENCES

Baranovsky, N. (1969), *Geografia aşezărilor din regiunea Bălţii Brăilei*. Comicări de geografie, **VIII**, pp. 223–230.

Bowd, G. (2011), *Emmanuel de Martonne et la naissance de la Grande Roumanie*, Rev. Roum. Géogr./Rom. Journ. Geogr., **55**, (*2*), pp. 103–120, 2011, Bucureşti.

Damian, Nicoleta (2019), *Fishing and its impact on the local communities of the Danube Delta Biosphere Reserve*, Rev. Roum. Géogr./Rom. Journ. Geogr., **63**, (*2*), pp. 203–215, 2019, Bucureşti.

de Martonne, Emm. (1902), *La Valachie, essai de monographie géographique*. Paris, A. Colin, 390 pages.

de Martonne, Emm. (1920), *Essai de carte ethnographique des pays roumain,* Annales de Géographie, n°**158**, pp. 81–98.

Giurăscu, C. (1969), *Istoria pescuitului şi a pisciculturii în România*, Edit. Acad. Rep. Pop. Române.

Herbst, C., Băcănaru, I., Caranfil, A. (1967). *Quelques aspects geographiques concernant les etablissements humains de la rive roumains du Defile du Danube*. RRGGG, Géographie, **11**(*2*), pp. 155–165.

Ianoş, I., Popescu, C., Tălângă, C. (1989), *Coordonate geodemografice actuale în Delta Dunării*. Terra, **3–4**, pp. 76–79.

Ianoş, I., Popescu, C. (1990), *Tipuri funcţionale de aşezări în Delta Dunării*. Lucr. Sem. geogr. „Dimitrie Cantemir", **9**, pp. 325–336.

Ianoş, I., Tălângă, C. (1993), *Impactul imediat al prăbuşirii regimului politic comunist asupra sistemului urban românesc.* Analele. Univ. Bucureşti, geogr., **XLII**, pp. 75–81.

Ianoş, I., Tălângă, C. (1994), *Oraşul şi sistemul urban românesc în condiţiile economiei de piaţă.* Institute of Geography, Romanian Academy, Bucharest.

Ianoş, I. (2000), *Sisteme teritoriale.* Bucharest, Edit. Tehnică.

Iordan, I., Iacob, Gh., Ianoş, I. (1984), *Modificări în peisajul geografic al Luncii Dunării*, Terra, **1**, pp. 13–16.

Mitrică, Bianca, Mocanu, Irena, Dumitraşcu, Monica, Grigorescu, Ines (2017a), *Socio-Economic Disparities in the Development of the Romania's Border Areas,* Social Indicators Research, **134**, *3*, pp. 899–916.

Mitrică, Bianca, Popescu, Claudia (2017b), *The economy of the Romanian Danube Valley – evolution and trends,* în vol. *Lower Danube – approaches to macroregional sustainability*, pp. 150–165.

Mitrică Bianca, Mocanu Irena, Dumitraşcu Monica, Grigorescu Ines (2018). Is the Romanian Danube Valley A Cohesive Region? A Geographical Approach, Revue Roumaine de Géographie/Romanian Journal of Geography, 62(2), pp. 139–154.

Popescu, Claudia (1991), *L'impact du gigantisme industriel sur l'évolution des villes de Roumanie,* RRG, **35**, pp. 21–29.

Popescu, Claudia (1994), *Axa dunăreană – evoluţie şi semnificaţie în industria românească,* Conf. Reg. de geogr., Timişoara, pp. 263–269.

Popescu, Claudia (2000), *Industria României în secolul XX. Analiză geografică.* Edit. Oscar Print, Bucharest.

Popescu, Claudia (2016), *After deindustrialisation: changing urban economy in the Danube valley region*, Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography, Vol. **10**, No. *2*, November, pp. 99–113.

Sandu, C., Reinartz, R., Bloesch J. (Eds.) (2013), *"Sturgeon 2020": A program for the protection and rehabilitation of Danube sturgeons. Danube Sturgeon Task Force (DSTF) & EU Strategy for the Danube River (EUSDR) Priority Area (PA) 6 – Biodiversity*).

Suciu, R., Knight, C.M., Onara, D., Paraschiv, M., Taflan, E., Iani, M., Holostenco, D. (2011), *Present and perspectives of sturgeon conservation in the Lower Danube River, Romania,* International Conference on Conservation, Recovery and Sustainable use of Danube River Sturgeons 29th March – 2nd April 2011, Tulcea, Romania, ppt-presentation. http://www.danubeparks.org/files/168_SturgeonConservationRO_RSuciu.pdf *(6) (PDF) Sturgeon Conservation in the Danube River Basin: How to implement the Sturgeon Action Plan 2005*.

Tălângă, C. (1994), *Tipologia porturilor după riscul degradării potenţiale a mediului*, Conf. Reg. de geogr., pp. 296–300.

Tălângă, C. (1995), *The restructuring of industrial activities in Romania Villages.* Rural Changes in Romania, **33**, pp. 50–53.

Vîrdol, D. (2009), *Dinamica social-economică a oraşelor mici din Valea Dunării Româneşti*, http://www.unibuc.ro/studies/Doctorate2009Noiembrie/Virdol%20%20Daniel%20-%20Dinamica%20Social-Economica%20a%20Oraselor%20Mici%20din%20Valea%20Dunarii%20Romanesti/rezumat_DanielVIRDOL.pdf.

*** (1969), *Geografia Văii Dunării Româneşti*, Edit. Academiei R.S.R., Bucureşti, 785 p.

*** (1982), *Enciclopedia Geografică a României*, Edit. Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 848 p.

*** (2005), *Geografia României, vol. V, Câmpia Română, Dunărea, Podişul Dobrogei, Litoralul Românesc al Mării Negre şi Platforma Continentală*, Edit. Academiei Române, Bucureşti.

*** (2016), *România. Natură şi Societate*, Edit. Academiei Române, Bucureşti.

Reçu 15 août 2020