



HAL
open science

Des ponts entre les hommes

Bénédicte Tratnjek

► **To cite this version:**

Bénédicte Tratnjek. Des ponts entre les hommes : Les paradoxes de géosymboles dans les villes en guerre. Les Cafés géographiques, 2009, Vox geographi (1768), 13 p. halshs-00440892

HAL Id: halshs-00440892

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00440892>

Submitted on 13 Dec 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Des ponts entre les hommes : **Les paradoxes de géosymboles dans les villes en guerre**

Bénédicte Tratnjek, doctorante en géographie à l'Université Paris-Sorbonne, laboratoire ENeC (Espace, Nature et Culture).

Les ponts, des géosymboles de l'échange ?

Les symboles paraissent clairs : les ponts font la liaison entre les hommes et favorisent les échanges, tandis que les murs marquent une distanciation volontaire et imposent la notion de seuil et de droit d'entrée dans un lieu approprié et privé. Pourtant, la guerre semble profondément modifier ces références au bâti. L'efficacité géographique de la guerre ne se lit pas seulement dans les paysages de destruction, et les stigmates qu'elle laisse ne sont pas comblés en même temps que la reconstruction du bâti. Les ponts deviennent alors de véritables géosymboles de l'inscription spatiale de ces stigmates par-delà le temps de la guerre. Reconstruire ne suffit pas à assurer la réconciliation. S'attarder sur les lieux de l'échange et les lieux de la séparation permet d'entrevoir la persistance des tensions dans les villes de l'immédiat après-guerre.

La réalité n'est pas si simple lorsque l'on regarde attentivement les pratiques spatiales des habitants des villes de l'immédiat après-guerre. Le cas des villes déchirées par les guerres de décomposition de l'ex-Yougoslavie est, à ce titre, éloquent. Pourtant, la définition du mot « pont » est souvent absente des dictionnaires de géographie, comme si son rôle de lien entre les hommes ne pouvait être remis en cause. Lorsque l'entrée « pont » est présente dans les dictionnaires de géographie, celle-ci ne laisse place qu'à la notion d'infrastructure. Pour exemple, la définition donnée dans le dictionnaire de Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry : « *construction permettant de traverser un cours d'eau et, par extension, un bras de mer tout aussi bien. Racine : pent, aller, passer. Il existe cependant des ponts naturels laissés en surplomb par l'enfoncement de rivières en roches perméables. Les ponts sont de remarquables sites d'urbanisation, et nombre de villes en gardent le souvenir dans leur nom en pont, ponto, brive (gaulois) : ainsi Bruges, Brioude, Bristol. Un très long pont est un viaduc* »¹. Le pont est analysé sous les dimensions historiques (le pont s'inscrit dans de véritables politiques d'aménagement et la construction de ces ouvrages transforma en partie le rapport entre l'espace et l'homme, telle une victoire sur les contraintes naturelles) et urbanistiques (tout particulièrement dans le cas des projets grandioses ou dans les cas d'un urbanisme déficient²), voire géopolitiques (à travers les rivalités de pouvoir qui s'instaurent entre les différents acteurs affectés par la construction de tels édifices, comme l'a montré l'exemple du viaduc de Millau). On envisage alors le pont comme une solution ou un problème en termes d'aménagement du territoire, tout particulièrement dans les villes du fait de l'explosion des modes de transports individuels³. Le pont semble « intrinsèquement » favoriser les échanges entre deux rives, que ce soit à l'intérieur d'une ville, entre deux villes, entre une île et un continent, entre deux pays... D'ailleurs, le pont suscite une fascination dans la littérature suscitée par le symbole du passage⁴. N'y a-t-il pas là une sorte de « déterminisme du lieu » qui fait envisager le pont avant tout, voire exclusivement, comme une infrastructure permettant l'échange ?

Ainsi, la destruction d'un pont pendant une guerre ne surprend personne : il s'agit d'un véritable verrou permettant la progression des troupes ennemies. Enjeu militaire par excellence, sa destruction ralentit l'adversaire, obligé de contourner ou de reconstruire un pont de fortune. On constate d'ailleurs la présence d'une entrée « pont » dans le *Dictionnaire de géographie militaire* de Paul-David Régnier qui montre l'intérêt pour le militaire de prendre en compte à la fois les caractéristiques matérielles du pont (telles que le matériau de construction) et l'environnement immédiat du pont (c'est-à-dire son site et son intégration dans un réseau de communication) : « *c'est ce double environnement, au moins autant que leur nature, qui fait de ces ouvrages des lieux pour la géographie militaire : terrain clé à conserver ou à saisir, objectif stratégique ou tactique, goulet d'étranglement de la mobilité* »⁵. Mais le pont n'a-t-il réellement qu'un intérêt stratégique et tactique pour les belligérants ?

Revenons-en aux villes de l'ex-Yougoslavie, et tout particulièrement aux (tristement) célèbres ponts de Mostar (Bosnie-Herzégovine) et de Mitrovica (Kosovo). Bien évidemment, la destruction de ces ponts a permis un net ralentissement des troupes adverses et leur maintien à distance (tout particulièrement dans le cas de Mostar, la rivière Ibar traversant la ville de Mitrovica étant elle aisée à franchir du fait de sa faible profondeur et de la présence de nombreux gués). Mais l'enjeu militaire n'a pas été la seule motivation des belligérants (d'autant qu'à Mitrovica, l'avantage militaire était réduit à néant par la présence d'un autre pont à l'Est de la ville, à quelques mètres seulement du pont détruit). Le pont est un symbole de l'échange entre les populations, et à ce titre sa destruction est un double message adressé à la fois à « l'Autre » lui signifiant son rejet total, et à sa propre communauté pour lui assurer la sécurité dans le territoire ainsi coupé de « l'Autre ».

Mostar : de la ville du pont à la ville de la division

La ville de Mostar était, avant le déclenchement de la guerre de Bosnie-Herzégovine, un des symboles de l'hétérogénéité multiethnique, qui en fait se limitait aux villes de l'ex-Yougoslavie (les aires rurales étant composées de villages mono-ethniques) : on dénombrait sur 126.600 habitants au recensement de 1991 un tiers de Bosniaques, un tiers de Croates, un cinquième de Serbes⁶, les autres habitants constituant soit les petites minorités, soit la catégorie « yougoslave » créée par Tito (les habitants déterminaient eux-mêmes leur identité ethnique au moment du recensement). Les mariages mixtes (c'est-à-dire les unions entre des Bosniaques appartenant à différentes communautés) étaient très courants. Derrière ce symbole érigé comme modèle de l'idéal titiste *Jedinstvo, Bratstvo* (« Unité, Fraternité »), se cachait, dès avant la guerre, une importante ligne de fractures entre un centre historique majoritairement peuplé de Bosniaques et les quartiers ouest majoritairement peuplés de Croates⁷. Entre ces deux territoires communautaires, la rivière Neretva et un pont. Ce pont était un véritable géosymbole des échanges entre les populations et participait au *komsiluk*⁸ (« bon voisinage »). La destruction de ce pont par l'artillerie croate en 1993, au-delà de l'aspect militaire, représente également une réelle volonté de distanciation des communautés. Et les réactions autour de cet urbicide ont été nombreuses (l'urbicide étant le « meurtre rituel des villes » selon la définition de Bogdan Bogdanovic, ancien maire de Belgrade et architecte, qui, à partir de la formation du mot génocide, définit ainsi les acharnements systématiques contre les bâtiments aux lieux de l'identité urbaine – et donc de l'échange entre les populations – lors des guerres de décomposition de l'ex-Yougoslavie⁹). Les Bosniaques ont vécu cet événement comme une réelle atteinte à leur identité culturelle. L'opinion publique

internationale a elle aussi été choqué par la destruction de ce pont (particulièrement médiatisée) qui symbolisait la rencontre entre l'Orient et l'Occident, l'entente intercommunautaire, et donc de la Yougoslavie : le pont, construit en 1566, avait pourtant résisté à de nombreux conflits ! Chaque communauté se retrouvait de par et d'autre du pont dans des quartiers qui s'homogénéisaient un peu plus chaque jour. La géographie de la peur ainsi instaurée a fortement amplifié les déplacements de populations, chacun préférant l'entre-soi : il s'agissait à la fois de chasser « l'Autre » en tant que minorité remettant en cause l'appropriation et la sécurité du quartier-territoire, et de fuir « l'Autre » pour se réfugier dans un quartier protégé par des hommes armés de sa propre communauté ou même en dehors de la ville de Mostar.

Au final, si le « Vieux pont » de Mostar (*Stari Most*) a été détruit, c'est avant tout en tant que symbole qu'en tant qu'objectif militaire à proprement parlé. Il s'agit de rejeter l'identité « yougoslave » en tant que fédératrice des différentes communautés de la Bosnie-Herzégovine, d'affirmer par le symbole et d'inscrire spatialement la division entre les populations. Si le pont a été reconstruit et inauguré le 23 juillet 2004, la réconciliation des communautés se fait attendre¹⁰... L'efficacité géographique de cet uricide se lit dans le long terme, malgré l'inauguration retentissante du « nouveau Vieux pont de Mostar » (réplique à l'identique du pont détruit en 1993). Tout d'abord, la composition de la population de Mostar a été profondément modifiée : 60 % de la population d'avant la guerre a quitté la ville. Les départs concernent principalement les Serbes, et en grande partie les Croates. L'inscription durable de la division de la ville en deux quartiers-territoires se remarque également dans les pratiques spatiales des habitants : le pont est devenu un point de non-passage, comme une négation même de son existence et de sa symbolique. Une géographie de la peur enferme les habitants dans leur quartier communautaire, dans lequel ils se sentent protégés, « chez eux ». Au final, le pont n'est pas un géosymbole de l'échange et de l'entente intercommunautaire, mais il est devenu une frontière vécue par les habitants de Mostar.



Figure n°1 : Le « nouveau Vieux pont » de Mostar
(Source : [Cliophoto](#))

Le pont de Mitrovica : un géosymbole des tensions intercommunautaires

Les mêmes problématiques se retrouvent au Kosovo, pays nouvellement indépendant (suite à l'auto-proclamation du 17 février 2008), et tout particulièrement dans la ville de Mitrovica, située au Nord du Kosovo, et divisée par la ligne de fracture entre l'aire de peuplement majoritairement serbe au Nord et l'aire de peuplement majoritairement albanais au Sud, matérialisée dans la ville par la rivière Ibar. Comme sortant du néant et de l'inconnu, cette ville d'environ 80.000 habitants a été au cœur de l'actualité pendant la guerre du Kosovo en 1999. Elle est devenue le symbole des violences intercommunautaires entre Serbes et Albanais du Kosovo. Puis, elle est retombée dans l'actualité « ordinaire ». Les affrontements entre les deux communautés du début janvier 2009 sont, par exemple, tombés dans l'oubli des médias (très occupés par ailleurs par une guerre urbaine « sensationnelle » dans la bande de Gaza, ou par des violences urbaines plus « inattendues » comme celle de Grèce, de Madagascar, de Reykjavik, de Vilnius, de Sofia, de Riga, d'Oakland, rien pour le mois de janvier 2009), au point que la situation peut paraître s'être stabilisée. Pourtant, il n'en est rien : le nettoyage ethnique s'est inversé et s'est poursuivi par-delà la guerre et les tensions entre Serbes et Albanais du Kosovo sont toujours aussi vivaces¹¹.

L'homogénéisation de la population de part et d'autre de la rivière Ibar était déjà fortement marquée dans la ville d'avant-guerre, entre un quartier Nord majoritairement serbe

et un quartier Sud majoritairement albanais. Vivre en situation de minorité dans la ville de Mitrovica relevait de situations très différentes en fonction de l'appartenance communautaire. Pour les Albanais vivant dans le quartier Nord et les Serbes vivant dans le quartier Sud, l'espace de vie était très restreint, se limitant à l'environnement immédiat des quelques maisons et immeubles qui constituaient la poche de peuplement minoritaire. Leur mobilité était opposée à celles des autres habitants qui constituaient la majorité : le territoire du quotidien est très peu étendu, alors que leurs espaces fréquentés sont très éloignés de l'environnement immédiat. Ils ne fréquentaient pas les magasins, ne travaillaient pas dans le quartier dans lequel ils vivaient, mais ceux de l'autre rive. Leurs relations sociales également se retrouvaient de l'autre côté de l'Ibar. Seule exception notable d'une entente multicommunautaire, les Trois Tours, sur la rive Nord de l'Ibar, à l'Ouest du pont : dans ces immeubles, Albanais, Serbes et petites minorités partageaient le même palier, devenu un espace de rencontre particulier dans tout le Kosovo. Mais, une fois passé le seuil de l'immeuble, chacun retrouvait l'ignorance de « l'Autre » qui était de mise dans tout espace public de Mitrovica.

La situation des petites minorités dépend de leur intégration dans la société de Mitrovica. La marginalisation des Roms se lisait dans le paysage urbain : ils vivaient à l'extérieur dans la ville dans un quartier situé le long de l'Ibar, au Sud-Ouest du pont, dans le repli le plus extrême. Tout d'abord, le quartier rom n'était pas relié par des voies de communication au reste de la ville : seuls quelques chemins boueux étaient la plupart du temps le terrain de jeu des enfants, sans que jamais les autres communautés ne s'y aventurent. De plus, les Roms étaient marginalisés socialement, n'ayant pas accès aux emplois de Mitrovica : les habitants de ce quartier vivaient alors en autarcie quasiment complète, et survivaient en consommant les produits d'une maigre agriculture urbaine. Enfin, le quartier était installé dans une zone insalubre, entouré de zones non bâties et non utilisées, constituant des sortes de no man's land qui accentuaient la marginalisation de ce quartier : marginalisation spatiale, marginalisation sociale, marginalisation économique.

Les autres petites minorités étaient plus intégrées dans la vie de Mitrovica, même si leur situation était précaire. Elles vivaient principalement dans les poches de minorité, par exemple avec les Albanais du quartier « Petite Bosnie », au Nord-Est du pont. Ce quartier était particulièrement remarquable dans l'ensemble du Kosovo, puisque s'y côtoyaient des Albanais, des petites minorités, et des Serbes, le tout dans un même quartier, d'où le surnom « Petite Bosnie » donné par les militaires français. Si les petites minorités avaient accès au marché du travail, c'était majoritairement dans des emplois précaires et mal rémunérés, mais cela leur permettait néanmoins de survivre, de commercer, d'échanger. Malgré ces poches de peuplement minoritaire, la ville était principalement divisée en deux territoires communautaires qui se côtoyaient le moins possible, sans pour autant rechercher l'affrontement. Serbes et Albanais vivaient donc côte à côte dans la ville de Mitrovica, et non pas ensemble. La rivière Ibar constituait déjà une frontière vécue qui séparait deux espaces de vie appropriés. Et les deux ponts n'étaient pas des symboles de l'échange, et étaient peu fréquentés, tout particulièrement le pont Ouest qui reliait les centres de ces deux quartiers communautaires. Les habitants de Mitrovica préféraient contourner ce pont, et passer par le pont Est, qui ne portait pas la même symbolique de l'échange, situé en marge de la ville.



**Figure n°2 : Le pont Ouest de Mitrovica
(Source : Bénédicte Tratnjek, 2 mars 2004)**

La montée des tensions en 1998 et le déclenchement du conflit en 1999 ont accentué cette ligne de fracture¹² : comme dans le cas de Mostar, on retrouve une géographie de la peur qui a engendré des déplacements de population tendant à réduire (tant en termes de population qu'en termes de superficies) les poches de minorités insérées dans les quartiers communautaires. Au terme de la politique de nettoyage ethnique entreprise au Kosovo par Slobodan Milosevic, alors Président de la Serbie, l'homogénéisation des quartiers-territoires s'est faite de plus en plus marquée : les Serbes du Sud de la ville et les Albanais du Nord se sont sentis menacés par les groupes armés communautaires. Leur territoire du quotidien est devenu synonyme de dangers et de menaces. Certains ont fui la ville et même le Kosovo, d'autres se sont réfugiés dans leur quartier communautaire. Ces déplacements de population ont rendu la ligne de fracture intercommunautaire plus visible encore dans le paysage social. L'immédiat après-guerre a renforcé cette logique. Au lendemain de la fin des hostilités, la logique du nettoyage ethnique s'est renversée : alors que la communauté internationale avait obtenu le départ des troupes serbes, les forces d'interposition terrestres ont tardé à se déployer au Kosovo. Il en a résulté un renforcement accru de l'homogénéisation des quartiers-territoires, les milices étant alors libres d'agir. En 2000, la carte de la ville de Mitrovica laisse entrevoir deux territoires appropriés, homogénéisés et autonomisés. Deux villes se sont ainsi constituées l'une face à l'autre, dans lesquelles on n'utilisait pas la même langue, ni le même alphabet, ni la même monnaie d'échanges... Les administrations ne dépendaient pas de la même autorité « étatique » (le Kosovo n'étant pas alors un Etat, mais un protectorat

international), les compagnies de bus ne reliaient pas les deux parties de la ville, tout comme les compagnies de téléphone, le réseau d'électricité... La ville de Mitrovica n'était plus une ville, mais constituait en réalité deux villes autonomes : Kosovoska Mitrovica la serbe au Nord et Mitrovicë l'albanaise au Sud. On constate néanmoins le maintien de quelques poches de minorités, surtout aux alentours des hauts-lieux communautaires, issus de l'histoire, comme dans le cas des églises orthodoxes situées au Sud de la ville, en plein quartier albanais.

L'Ibar : une rivière-frontière entre deux Mitrovica ?

Source : Bénédicte Tratnjek, 2004, *Les opérations militaires en milieu urbain : le cas de Mitrovica (Kosovo)*, mémoire de maîtrise, Université Paris-Sorbonne, 634 pages.

Financement : gouvernement de Belgrade et gouvernement de Pristina (sous pression de la communauté internationale)
Autorité reconnue : gouvernement de Belgrade (autorité officielle jusqu'à l'indépendance)
Natalité : type occidental (2 à 3 enfants par femme)
Population : majoritairement serbe
Langue : serbe (slave)
Monnaie : dinar (monnaie officielle de la Serbie-Monténégro)
Plaque d'immatriculation : anciennes plaques yougoslaves (illégal)
Chaînes de télévision : chaînes de Serbie
Économie : aides de Belgrade
Compagnies téléphoniques : serbe
Transport urbain : compagnie serbe "Kosmet prevoz"

**KOSOVSKA
MITROVICA**



MITROVICÉ

Financement : gouvernement de Pristina
Autorité reconnue : gouvernement de Pristina (autorité reconnue depuis le 17 février 2008)
Natalité : très élevée (6 à 7 enfants par femme)
Population : majoritairement, voire exclusivement, albanaise
Langue : albanais
Monnaie : euro
Plaque d'immatriculation : plaques KS imposées par l'UNMIK
Chaînes de télévision : 3 chaînes albanaises
Économie : aides de la communauté internationale
Compagnies téléphoniques : albanaise
Transport urbain : compagnie albanaise "Kosovatrans"

**Figure n°3 : L'Ibar, une rivière-frontière entre les deux Mitrovica
(Source : Tratnjek Bénédicte)**

Le pont de Mitrovica (en réalité l'un des deux ponts, mais le pont Ouest, reliant les centres des deux quartiers communautaires de la ville est généralement appelé « le » pont, montrant combien il est devenu un géosymbole pour Mitrovica, et même pour le Kosovo tout

entier) a été détruit pendant la guerre du Kosovo. Ce n'était qu'une infrastructure sommaire, pour laquelle aucun effort de financement et de tentative d'embellissement n'avaient été effectués. Il représentait comme un mal nécessaire dans la ville : on ne le traversait que par besoin vital, les échanges y étaient limités au strict minimum. Le pont – paradoxe de ce haut-lieu de l'échange – n'était pas un point central de l'espace pratiqué des habitants de Mitrovica, bien au contraire ! Chacun restait chez soi dans la mesure du possible. Ce pont, vécu comme un symbole de la division de la ville, a été reconstruit par la communauté internationale. Comme pour le cas de Mostar, l'événement a été fortement couvert par les médias, qui ont insisté sur les objectifs de la communauté internationale : le grandiose de l'architecture du nouveau pont (contrastant non seulement avec le modeste pont qui avait été détruit, mais également avec l'ensemble de l'architecture de la ville toute entière, le nouveau pont est doté d'une arche gigantesque, et des lumières bleues allumées toute la nuit, relevant là d'un « urbanisme de fête » au milieu d'un paysage urbain encore marqué par les destructions liées à la guerre de 1999) annonçait ainsi la volonté d'en faire un géosymbole de la réconciliation et de l'entente entre les communautés, non seulement dans la ville de Mitrovica, mais pour le Kosovo tout entier. Force est de constater que le symbole ne fut qu'une réalité dans les titres des journaux, mais ne changea en rien l'espace pratiqué des habitants de Mitrovica. Au contraire, le pont fut longtemps gardé par les militaires français, puisqu'il était un point d'affrontements entre les deux communautés majoritaires. Le pont est devenu le symbole des manifestations, des affrontements et des tensions entre les populations. La division s'est inscrite durablement dans les espaces pratiqués et les espaces vécus.

Mitrovica et son pont sont donc des géosymboles de la division. Mais également, des géosymboles d'une lutte pour l'appropriation du Kosovo et de son identification. En effet, les Serbes perçoivent la ville dans son ensemble comme leur dernier bastion au Kosovo. Quant aux Albanais, ils la perçoivent comme une ville albanaise qu'il faut s'approprier dans son ensemble. Ainsi, les espaces revendiqués ont été l'objet de stratégies territoriales et d'implantations de populations ces dernières années. Entre la carte de Mitrovica en 2000 laissant apparaître deux villes totalement homogénéisées, et la carte de Mitrovica en 2004 (au moment des violents affrontements intercommunautaires du mois de mars) où l'on entrevoit des fronts de progression albanaise à l'extrême Nord de la ville, on constate une évolution majeure dans la conception des territoires appropriés. Dans l'immédiat après-guerre, la géographie de la peur a cloisonné chacune des communautés dans son territoire. Mais à mesure que le démarrage des négociations pour le futur statut du Kosovo s'éternisait, la ville est devenue un territoire revendiqué pour son symbole : s'approprier l'ensemble de Mitrovica relevait d'une stratégie géopolitique et d'un message double : vis-à-vis de l'autre communauté, il s'agissait d'une victoire psychologique lui signifiant sa défaite ; vis-à-vis de la communauté internationale, il s'agissait de démontrer que le Kosovo tout entier était approprié par une communauté, et que c'était là son identité majeure, identité à respecter lors des négociations. On constate alors une réappropriation de l'extrême Nord, où se situent les cimetières musulmans, par la population albanaise, ces fronts de peuplement encerclant alors le territoire serbe qui se vide doucement de sa population.

La répartition des populations à Mitrovica en 2003

Source : Bénédicte Tratnjek, 2006, "Le nettoyage ethnique à Mitrovica : interprétation géographique d'un double mouvement forcé", BAGF, n°2006-4.

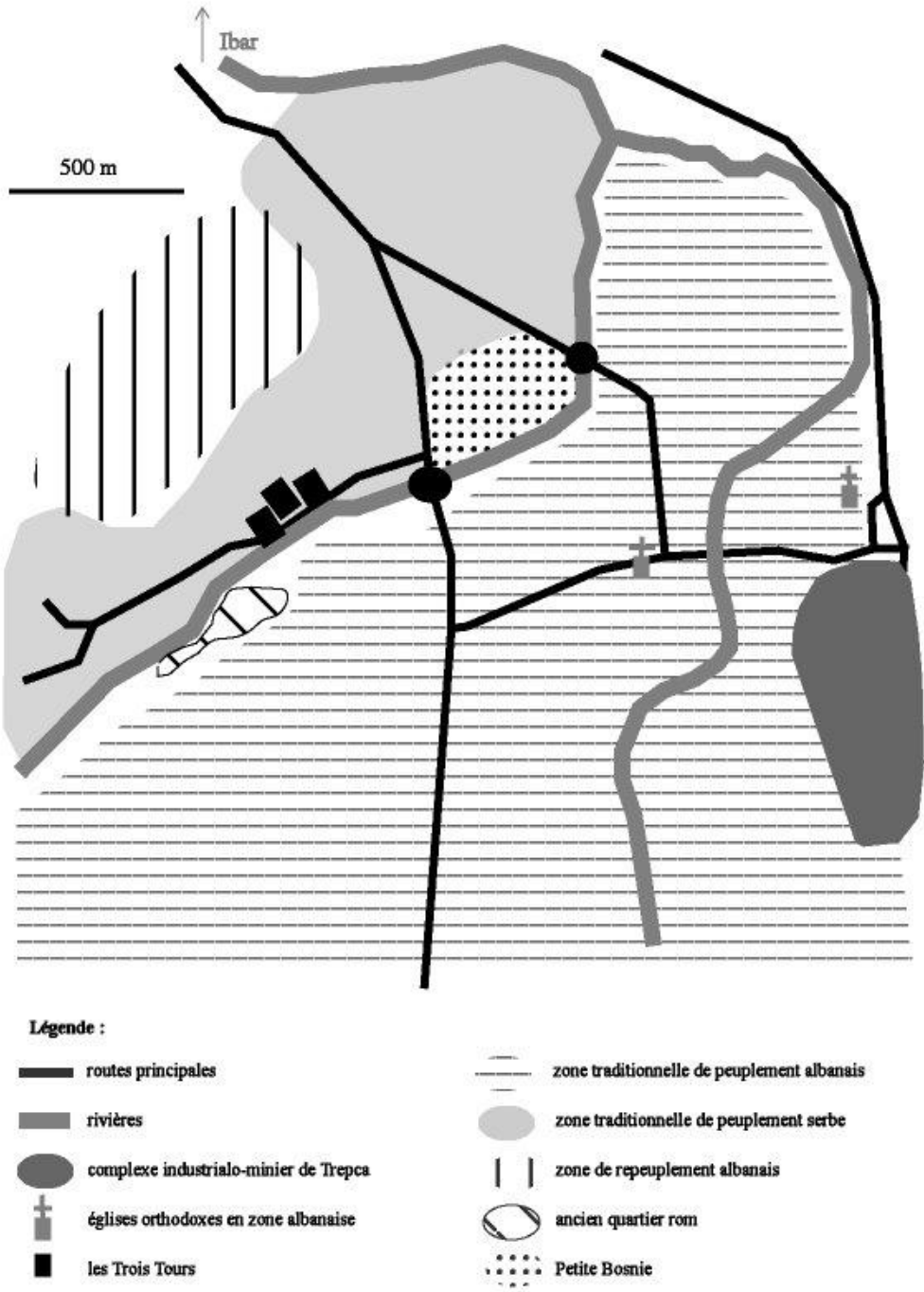


Figure n°3 : La répartition des populations à Mitrovica en 2003
(Source : Bénédicte Tratnjek)

Le 17 février 2008, la majorité albanaise du Kosovo déclare l'auto-indépendance. Qu'est-ce qu'être « Kosovar » aujourd'hui ? Pendant longtemps, ce ne fut qu'une identité artificielle, qui n'était utilisée qu'à l'extérieur même des Balkans (notamment par la presse internationale) et qui ne représentait avant tout l'utopie d'un Kosovo multiculturel. Les habitants se déclaraient eux-mêmes Albanais du Kosovo, Serbes du Kosovo, Roms du Kosovo, Ashkalis du Kosovo, Bosniaques du Kosovo... indiquant alors à la fois leur appartenance à un territoire (le Kosovo) et à une identité (l'ethnie). Mais à mesure que la question du statut futur du Kosovo posait la problématique d'une indépendance, l'identité kosovare a été revendiquée par les Albanais du Kosovo, symbolisant à la fois l'appartenance au Kosovo et l'appropriation de ce territoire. Et le pont de Mitrovica est resté le géosymbole de la division et de l'affrontement intercommunautaires, comme l'ont montré les violences médiatisées du mois de mars 2008, mais aussi des violences « ordinaires »¹³ comme celles de début janvier 2009.

Les ponts, géosymboles des échanges entre les hommes ? Dans certains cas, ces ponts sont des infrastructures désertes, qui marquent avant tout la fragmentation de territoires urbains. Les exemples en ex-Yougoslavie sont très nombreux, et la guerre seule ne suffit pas à expliquer cette transformation du rôle du pont en sa négation même, comme le montre le pont de la ville Skopje (Macédoine) qui sépare deux communautés (ici les Albanais et les Macédoniens), deux espaces pratiqués, deux espaces économiques, et s'inscrit dans les rivalités de pouvoir qui pèsent sur la vulnérabilité de cette ville. Le pont semble être une notion opératoire pour comprendre les espaces pratiqués dans des villes sous tension. Dans ces exemples, on voit qu'au milieu même du pont peut se dresser une frontière vécue pour les populations locales, comme une sorte de mur invisible que l'on ose franchir sans autorisation.

Note sur les noms des lieux et des communautés :

Il existe plusieurs façons de nommer les lieux et les populations dans les Balkans. Ces noms sont d'ailleurs des enjeux de revendication identitaire¹⁴, comme pour le cas de la ville de Mitrovica, appelée Kosovska Mitrovica par les Serbes (nom écrit en alphabet cyrillique sur les panneaux à l'entrée nord de la ville) et Mitrovicë par les Albanais (nom en alphabet latin sur les panneaux de l'entrée sud). Par souci de simplification et de cohérence sur l'ensemble du texte, on prendra ici les usages de la communauté internationale, comme acteur « neutre » (du moins dans les intentions affichées) des conflits ayant déchiré l'ex-Yougoslavie. A ce titre, on entendra par Bosniaques les Musulmans de Bosnie-Herzégovine (au sens ethnique et non religieux) et par Bosniens l'ensemble des habitants de Bosnie-Herzégovine. Voir, à ce propos, Paul GARDE, *[Le discours balkanique. Des mots et des hommes](#)*, Fayard, Paris, 2004, 480 p.

QUELQUES INDICATIONS POUR ALLER PLUS LOIN SUR L'APPROCHE GEOGRAPHIQUE DES PONTS

- **Numéro spécial « Le pont. Des liens entre les hommes », TDC (*Travaux et documents pour la classe*) n°726, 1^{er}-15 janvier 1997, Centre national de documentation pédagogique (CNDP), Paris, 38 p.**

Ce numéro, assez ancien, des *TDC* présente un panorama des approches historiques, géographiques et littéraires sur la problématique du pont, depuis l'aménagement du territoire à la symbolique de ces lieux d'échange, avec une approche pédagogique pour les primaires et les collèges/lycées.

- **Le site du [festival Géocinéma](#) dont l'édition 2007 était consacrée au pont.**

Le site fournit des comptes-rendus des interventions autour des films, des conférences qui se sont tenues le temps du festival, ainsi que des pistes pour une exploitation pédagogique de la thématique des ponts.

¹ Roger BRUNET, Robert FERRAS et Hervé THERY, 1993, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Reclus – La Documentation française, Paris, 3^{ème} édition (1^{ère} édition 1992), p. 395.

² Voir, par exemple, le cas de Bordeaux, particulièrement exemplaire du manque d'infrastructures permettant le franchissement entre les deux rives dans le compte-rendu du Café géo « [Faire le pont : franchir la Garonne à Bordeaux](#) », avec Jean DUMAS et Francis CUILIER (2 avril 2007). A noter que ce Café géo a été organisé à l'occasion de [l'édition 2007 de Géocinéma](#) à Bordeaux consacrée au pont « à la fois comme objet de construction de l'espace mais aussi comme métaphore du lien et du passage ».

³ Voir, à ce propos, le compte-rendu du Café géo sur « [Les territoires de l'automobile](#) », avec Gabriel DUPUY (1999) qui évoque l'automobile en tant que fabriquant d'espace géographique.

⁴ Pour ne donner que quelques exemples (la liste serait très longue !), on citera Pierre BOULLE, *Le Pont de la rivière Kwai* ; Ismaïl KADARE, *Le Pont aux trois arches* ; Guillaume APOLLINAIRE, « Le pont Mirabeau » dans *Alcools* ; Pierre CHARVET, *Les Bâtisseurs du pont Saint-Esprit...* qui sont autant d'œuvres où le pont symbolise différentes épreuves ou divers passages de la vie (entre la vie et la mort, entre le passé et l'avenir...). C'est aussi une thématique privilégiée par les mythologies et les légendes, comme par exemple l'épreuve de « l'Arc des loyaux amants » que subit Amadis qui doit traverser un étroit pont de pierre sous forme d'arc gardé par deux statues géantes et qui symbolise la fidélité d'Amadis à sa bien-aimée, passage vers le mariage (légende espagnole et portugaise) ou la légende arthurienne où le pont et le gué symbolisent souvent de lieu de passage vers l'Autre monde, comme une épreuve de courage... On pensera, bien évidemment, dans cet article, à l'ouvrage d'Ivo ANDRIC, *Le pont sur la Drina*, considéré comme un véritable chef-d'œuvre de la littérature contemporaine, publié en 1945, et on y verra la force du symbole du pont dans l'ex-Yougoslavie (le pont est au centre de la narration et se présente comme un lieu d'échanges et de cristallisation des passions) et les (tristes) présages quant à la destruction de ces hauts-lieux de l'échange. Voir, notamment, l'article de Jean-Paul CHAMPSEIX, « [Un pont dans la tourmente balkanique : Ivo Andric et Ismaïl Kadaré](#) », *Revue de littérature comparée*, n°305, 2003/1, pp. 49-60. Pour un regard géographique de la symbolique du passage d'un pont, voir Jacques BETHÉMONT, « [L'eau, le paradis, l'enfer](#) », *Actes du FIG 2003*.

⁵ Paul-David REGNIER, 2008, *Dictionnaire de géographie militaire*, CNRS Editions, Paris, pp. 188-189. Voir également Philippe BOULANGER, 2006, *Géographie militaire*, Ellipses, Paris, et tout particulièrement son analyse sur « L'exploitation militaire du réseau hydrographique », pp. 81-91, où il montre que les cours d'eau constituent à la fois un axe de circulation et un obstacle à la mobilité des troupes et ainsi constituent autant un enjeu offensif et défensif.

⁶ D'après Stéphanie ROLLAND, 2004, « Les déplacés à Mostar après la guerre de Bosnie-Herzégovine » *Balkanologie*, vol. VIII, n°1, juin 2004, pp. 189-209.

⁷ D'après Michel SIVIGNON, 2009, *Les Balkans : une géopolitique de la violence*, Belin, Paris, p. 151.

⁸ « Le terme « *komsiluk* », d'origine turque (*komsuluk* signifie « voisinage »), désigne les relations de voisinage dans leur ensemble. Dans le contexte pluricommunautaire bosniaque, il a toutefois une double connotation, étant utilisé de façon privilégiée pour désigner les bonnes relations entre voisins appartenant à des communautés différentes. Le *komsiluk* désigne donc, en Bosnie-Herzégovine, le système de coexistence quotidienne entre les différentes communautés. Celui-ci s'exprime essentiellement dans le travail ou la vie quotidienne, l'invitation à la célébration des cérémonies religieuses et l'association aux événements de la vie familiale. Dans ces trois domaines, il obéit à des règles strictes de respect et de réciprocité. Le *komsiluk* est souvent symbolisé par ce café sucré qui, autour d'une table et dans des *fidzan* (fines tasses de porcelaine sans anse), se boit entre *komsije* » (Xavier BOUGAREL, 1996, *Bosnie, Anatomie d'un conflit*, La Découverte, Paris, p. 81).

⁹ Voir, à ce propos, Rémi BAUDOUÏ, « [De la menace atomique aux conflits de « faible intensité ». L'emprise croissante de la guerre sur la ville](#) », *Annales de la recherche urbaine*, n°91, dossier "Villes et guerres", décembre 2001.

¹⁰ Voir, à ce propos, le mémoire de Sylvie RAMEL, [Reconstruire pour promouvoir la paix. Le cas du « Vieux pont » de Mostar](#), Institut européen de l'Université de Genève, Publications euroya, Genève, 2005, 112 p.

¹¹ Voir Bénédicte TRATNJEK, « [Le nettoyage ethnique à Mitrovica : interprétation géographique d'un double déplacement forcé](#) », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2006-4, pp. 433-447.

¹² Voir Bénédicte TRATNJEK, « La répartition des communautés dans la ville de Mitrovica, reflet du déchirement ethnique dans le Kosovo actuel », dans *L'ex-Yougoslavie, dix ans après Dayton*, Paris, L'Harmattan, 2005.

¹³ Pour une définition et une approche géographique des violences « ordinaires », on se reportera à la thèse de Jérôme TADIE ([Les territoires de la violence à Jakarta](#), 2006, Belin, Collection Mappemonde, Paris, 303 p.).

¹⁴ Voir à ce propos, le compte-rendu du Café géo de Paul Garde « [Comment nommer les territoires : quelques exemples balkaniques](#) » (14 janvier 2004), ainsi que le compte-rendu de son ouvrage [Le discours balkanique. Des mots et des hommes](#), Fayard, Paris, 2004, 480 p.