

Chapitre 1

Du Golfe à l'Océan

Le Monde arabe occupe une place tout à fait particulière sur l'échiquier mondial : c'est un espace très étiré en longitude. Plus de 8 000 km séparent l'extrémité occidentale au Maroc des rivages du golfe d'Oman à l'est (soit près de 60°). L'extension en latitude est beaucoup moins ample (4 000 km de la frontière syrienne au nord à la frontière méridionale de la Somalie). Longtemps les enjeux géostratégiques se sont noués autour de la Méditerranée et de ses annexes. Sept États rassemblant 60 % de la population arabe ont une façade sur le littoral méridional de cette vaste mer intérieure. Pour les autres États, plus éloignés, le débouché vers les ports méditerranéens reste encore essentiel même si, depuis quelques décennies, on peut relever une autonomie plus grande des pays du Golfe avec l'émergence de l'économie pétrolière. Ce positionnement géographique donne toute son importance à une situation de carrefour à la lisière de trois continents : l'Europe, l'Asie et l'Afrique et de trois aires de civilisation : au nord : l'Occident chrétien à l'ouest, le monde orthodoxe en Méditerranée orientale ; au sud et à l'est : les territoires de l'islam.

I. La Méditerranée euro-arabe

L'histoire de la Méditerranée et notamment celle des relations entre ses deux rives a toujours été tumultueuse. Pourtant l'image d'une aire méditerranéenne organisée autour d'une mer commune s'est largement imposée. Les paysages, le soleil, les genres de vie étaient les éléments essentiels de cette relative unité célébrée par les poètes et les historiens. De nos jours les choses ont bien changé. À bien des égards, **la Méditerranée est davantage un espace de fracture qu'un espace de partage.**

Elle couvre plus de trois millions de km² et s'avance très profondément à l'intérieur des terres : 3 700 km entre le détroit de Gibraltar et le littoral syrien. Elle se subdivise en deux bassins qui communiquent entre eux par le détroit de Sicile ; ils sont eux-mêmes ourlés de bassins plus petits parsemés d'îles et d'archipels. Le bassin occidental s'étend de Gibraltar au cap Bon (Tunisie) sur plus de 1 600 km ; le bassin oriental s'étire sur 2 100 km. Par contre, la Méditerranée est une mer étroite : l'Europe est toujours très proche des

rivages méridionaux arabes. Sa plus grande largeur n'excède pas 800 km et le détroit de Sicile met le rivage tunisien à 145 km des côtes siciliennes. C'est une mer fragmentée avec plus de 46 000 km de littoral. La présence d'une multiplicité d'îles n'est pas sans conséquence sur la détermination des eaux territoriales et des zones économiques exclusives (ZEE). Aucun pays ne peut se prévaloir d'une ZEE de 200 miles nautiques sans buter sur une autre île. Les conflits de délimitation sont très nombreux (Tunisie/Libye ; Libye/Malte ; Grèce/Turquie), portés devant la Cour internationale de justice !

Une mer aux destinées changeantes

La Méditerranée a toujours été un enjeu dans des conflits incessants où alternent flux et reflux, ouvertures et coupures. Elle n'a connu qu'une seule période d'unité complète sous l'Empire romain (*Mare Nostrum*) après de nombreux conflits entre puissances, l'un des plus marquants étant l'affrontement entre Carthage et la République romaine. L'Empire romain s'étend alors jusqu'aux confins des déserts africain et asiatique. Cette unité ne dure de façon totale que pendant quatre siècles : de la bataille d'Actium (-31) au partage de l'empire entre Rome et Byzance (395). La tentative de reconstruction de l'unité par Justinien (527-565) sera sans lendemain.

La suite n'est qu'une succession d'unités régionales. La mer est largement dominée par les royaumes arabes du VIII^e au XIII^e siècles, ce qui n'exclut pas de nombreux affrontements entre chrétiens et musulmans notamment lors des Croisades. Les Ottomans prennent ensuite le relais des Arabes mais la victoire de Lépante en 1571, remportée par l'armada de Philippe II donne la suprématie à la chrétienté. Toutefois, le monde islamique, maître des rivages orientaux et méridionaux, contrôle les passages obligés du commerce entre l'Europe, l'Afrique et l'Extrême-Orient. Le trafic méditerranéen reste toutefois médiocre : depuis les Grandes Découvertes ce sont les itinéraires atlantiques qui comptent dans l'économie-monde. Mythes et réalités des Barbaresques nourrissent l'imaginaire des pays chrétiens pendant des siècles.

La **puissance européenne** qui n'a cessé de s'affirmer depuis la Renaissance se déploie autour du bassin méditerranéen **dès la fin du XVII^e siècle** alors que l'Empire ottoman entre en crise, une crise qui s'accroît encore plus nettement au XIX^e siècle avec le dépeçage de l'Empire. Le partage des influences se modifie avec la colonisation et le déploiement de l'impérialisme européen. La mer est disputée entre puissances méditerranéennes (France, Italie, Espagne) mais aussi avec la Grande-Bretagne. À la fin du XIX^e siècle, **l'Angleterre** joue un rôle essentiel sur l'axe méditerranéen d'ouest en est. Elle en a acquis méthodiquement les passages stratégiques le long de la route des Indes. Gibraltar

est occupé depuis 1704, Malte devient britannique en 1814, Chypre est cédée par la Sublime Porte en 1878. Peu après son ouverture, la Grande-Bretagne contrôle le canal de Suez (1875)

Nouvelle donne au lendemain de la Seconde Guerre mondiale : avec la guerre froide, **les deux Grands supplantent les anciennes puissances tutélaires**. La Méditerranée constitue le flanc sud de l'OTAN et elle est la voie d'accès aux océans pour la flotte soviétique de la mer Noire. La 6^e flotte américaine, les flottes des autres pays membres de l'Alliance atlantique ainsi que la V^e escadre soviétique croisent en permanence dans ses eaux. En 1980, la moitié des navires de guerre du monde y sont concentrés. Chacun des deux Grands cherche à s'assurer le contrôle de bases aériennes et navales ou des facilités de mouillage sur le littoral, ce qui témoigne de l'intérêt géopolitique de cette mer. Au sud de la Méditerranée, les principaux points d'appui des forces américaines se situent en Égypte avec la base aérienne du Caire, celle de Mena à 450 km plus au sud et la base de Ras Banals sur la mer Rouge. Les Américains ont également besoin de bases locales pour entreposer le matériel nécessaire à la force d'intervention rapide constituée pour la Méditerranée et le Golfe. À cet effet toute une série d'accords ont été négociés pour utiliser les infrastructures locales au Maroc, en Tunisie, en Égypte et dans les pétromonarchies du Golfe. De son côté, l'URSS, sans disposer de véritables bases permanentes, bénéficie de facilités de mouillage dans les ports syriens (Tartous et Lattakié) ainsi que dans les ports algériens et libyens. En outre, elle a construit en Libye une importante base navale (Al Badriya) disposant d'installations de réparations navales.

Ces données stratégiques sont totalement modifiées avec l'effondrement de l'Empire soviétique au cours de la décennie 1990. **La suprématie américaine est totale** et la 6^e flotte, désormais, sans rivale, croise en permanence en disposant d'une puissance de feu supérieure au total des États riverains. Avec la vive tension qui règne au Moyen-Orient, les Américains ont, récemment, allégé une partie de leur dispositif pour le transférer dans les eaux du Golfe ou de la mer d'Oman.

Grandes routes maritimes et leur contrôle

Morcelée, cloisonnée mais non fermée, la Méditerranée est à la fois facile à aborder et facile à contrôler. Le Bosphore, Gibraltar et Suez, les portes de la Méditerranée, pourraient aussi en devenir des verrous en cas de conflit. Le trafic maritime méditerranéen est très important. Plus de 6 000 navires y circulent à tout moment dont 250 à 300 battent pavillon russe. 300 à 400 pétroliers assurent 50 % des approvisionnements de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et la totalité de ceux de l'Italie et de la Grèce ! Près d'un tiers de

la flotte de guerre mondiale vogue dans les eaux méditerranéennes où l'on compte un navire de guerre pour trois bâtiments civils. Une telle intensité de trafic rend compte de deux faits : la population des États riverains du Nord et du Sud s'élève actuellement à près de 500 millions d'habitants et par ailleurs il faut compter sur un trafic d'intérêt stratégique entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie. La Méditerranée constitue ainsi un important espace de transit pour les flux d'hydrocarbures à l'échelle mondiale. Depuis quelques années le trafic s'est très diversifié avec la place prise par les flux conteneurisés de marchandises diverses, et les flux de passagers : flux transméditerranéens de type France-Algérie, desserte insulaire pour la Grèce, l'Italie, l'Espagne ou la France, flux ludiques des croisiéristes. La Méditerranée est, ainsi, le 2^e espace de croisière du monde. Les grandes routes maritimes empruntent des passages obligés — canaux ou détroits — administrés — totalement ou partiellement — par les États maghrébins ou moyen-orientaux.

Bosphore et Dardanelles

Séparés par la mer de Marmara, le Bosphore et les Dardanelles s'apparentent à un large fleuve. Le Bosphore, d'une largeur de 300 à 600 mètres et d'une profondeur supérieure à 800 mètres en son milieu, s'étend sur 30 km d'un parcours sinueux. Il sépare en deux la ville d'Istanbul et s'ouvre au débouché de la mer Noire. Les Dardanelles, plus à l'ouest, s'étirent sur 63 km d'un tracé rectiligne. La convention de Montreux (1936) régit la circulation des détroits administrés par la Turquie. Elle stipule la liberté de passage des navires commerciaux en temps de paix et, avec certaines restrictions, en temps de guerre. La circulation des navires de guerre est autorisée mais elle est plus sévèrement réglementée : la navigation en surface est la seule possible avec limitation de tonnage. Les détroits sont de toute première importance pour la Russie dont ils constituent le passage obligé vers les mers chaudes. C'est d'ailleurs la flotte russe qui assure 40 % du trafic qui a considérablement augmenté récemment : 50 000 navires dont 10 000 pétroliers parcourent le Bosphore chaque année, acheminant 140 millions de tonnes de pétrole brut. Ils sont parcourus par 60 navires commerciaux quotidiens. Les détroits sont aussi essentiels pour la Turquie : ils permettent la liaison entre la partie européenne et la partie asiatique du pays. Chaque jour un million de Stanbouliotes franchissent le détroit. En raison de l'importance des échanges, deux ponts relient les deux rives des détroits, le premier a été construit en 1973 et le second, le pont Fatih sultan Mehmet, depuis 1978. Actuellement pour améliorer la liaison entre les deux rives, un tunnel ferroviaire destiné à une ligne de train urbain est en cours d'achèvement pour 2012. Il sera complété par un tunnel routier dans les années suivantes.

La navigation sur le Bosphore est dangereuse en raison de l'étroitesse du détroit parcouru par de violents courants. Les accidents ne sont pas rares et peuvent être dangereux. En 1994 le détroit a été fermé quatre jours à la suite d'un incendie provoqué par la collision entre un tanker et un cargo, 29 marins ont trouvé la mort. En 1999 un tanker russe s'est brisé à l'entrée du passage causant une petite marée noire. Le projet du « canal Istanbul » permettrait d'améliorer la situation s'il est mis à exécution. À travers la Thrace, à l'ouest de l'agglomération d'Istanbul, il relierait la mer Noire à la mer de Marmara. Long de 50 km, profond de 25 m et large de 150 m, il permettrait le passage quotidien de 160 navires. Délesté de son trafic actuel, le Bosphore pourra être rendu aux bateaux de pêche et aux transports urbains. Le coût de ce projet s'élève à 10 milliards d'euros.

Gibraltar

Unique entrée naturelle de la Méditerranée, le détroit de Gibraltar est facile à surveiller. Long de 60 km pour une largeur minimale de 12,5 km, sa profondeur moyenne est de 400 m et atteint 600 m en son milieu avec un seuil ouest de 300 m de fond. Les deux rives de ce site exceptionnel ont été longtemps contrôlées par une seule puissance, successivement Carthage, Rome, Byzance, les sultans andalous puis Portugais et Espagnols. Depuis l'occupation du Rocher de Gibraltar par les Anglais (1714), le contrôle du détroit est réparti entre les deux rives. Actuellement, cet espace stratégique est partagé entre le Maroc, l'Espagne et la Grande-Bretagne. Gibraltar est régi par le principe de la liberté de navigation. Son accès pour les sous-marins est aisé. On compte selon les années de 90 000 à 100 000 navires, ce qui en fait un des détroits les plus fréquentés du monde après le Pas-de-Calais et le détroit de Malacca en Asie du Sud-Est. Le 1/3 du trafic est constitué de pétroliers à destination de l'Europe occidentale et des États-Unis (50 millions de tonnes/an). Entre l'Europe et l'Afrique, c'est un point de passage pour les touristes, les immigrés légaux et les migrants clandestins. Ce trafic entre l'Afrique et l'Europe est si intense que l'on songe à établir une liaison fixe. Le projet date de 1979 mais sa réalisation est incertaine. Un accord entre l'Espagne et le Maroc pour une étude sur la construction d'un tunnel ferroviaire sous le détroit a été signé en 2003.

Le canal de Suez

Construit par Ferdinand de Lesseps, inauguré en 1869, est une des grandes voies maritimes du monde : il relie la Méditerranée à la mer Rouge. La route Suez-Gibraltar est une voie dense de trafic dont les points d'origine et de destination sont souvent extra-européens. En permettant aux navires d'éviter la route du Cap, il raccourcit de 17 à 67 % les distances entre l'Asie et l'Europe. Le canal est un segment des grandes routes de circumnavigation qui empruntent entre

l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient, les détroits du Pas-de-Calais de Gibraltar, de Bab-el-Mandeb et de Malacca. La plus grande partie du trafic s'écoule également par le détroit de Bab-el-Mandeb au sud de la mer Rouge. Cet accès à l'océan Indien est contrôlé par Djibouti et Aden. Dans cette région de la Corne de l'Afrique, les luttes d'influence entre Grandes Puissances sont vives. Le rôle de la France (Djibouti) et de la Grande-Bretagne (Aden) était autrefois déterminant sinon exclusif. Il reste important mais le relais a été pris pendant la guerre froide par l'URSS (Éthiopie) et les États-Unis. De nos jours, c'est une zone où s'exerce la rivalité entre l'Érythrée et le Yémen.

Fermé à la circulation après la guerre des Six-Jours (1967), le canal n'a été rouvert au trafic qu'en juin 1975. Rectiligne, long de 190 kilomètres, large de 200 à 400 mètres, il a fait l'objet d'importants travaux d'agrandissement. Grâce à un tirant d'eau très important (19 mètres) et à son tracé rectiligne, il est, désormais, accessible à l'essentiel de la flotte mondiale (pétroliers, porte-conteneurs, vraquiers). La traversée de 15 heures s'effectue en convois.

Le canal joue un grand rôle dans l'économie mondiale. Au cours de la dernière décennie la part du canal dans le trafic mondial n'a cessé d'augmenter (9 % environ). En 2000, il s'élevait à 360 millions de tonnes pour atteindre 710 en 2008. Le trafic a baissé de 20 % en 2009 en raison de la crise pour reprendre en 2010. Suez. Le canal profite à plein de l'essor économique de l'Asie orientale. La composition du trafic a beaucoup changé. Le canal n'est plus le « canal de l'énergie » qu'il était autrefois. Les hydrocarbures qui contribuaient autrefois à plus de 80 % du trafic ne comptent plus que pour 14 % (100 millions de tonnes en 2008). L'oléoduc Suez-Méditerranée (SUMED) ouvert depuis 1977 concurrence le canal en permettant l'acheminement de 100 millions de tonnes depuis Ain Sukhna sur la mer Rouge jusqu'au terminal de Sidi Krir sur le littoral méditerranéen près d'Alexandrie. Aujourd'hui c'est la croissance des trafics conteneurisés qui contribuent à la vitalité du canal : plus de la moitié des navires qui transitent sont des navires porte-conteneurs. Son rôle reste important pour les marchandises diverses : les vraquiers assurent 36 % des tonnages. Le partage traditionnel du trafic reste toujours valable. Le trafic nord/sud est composé essentiellement par des produits manufacturés, les produits bruts l'emportent dans le sens sud/nord. Parmi les minéraux acheminés vers l'Europe, certains ont une véritable importance stratégique : chrome, manganèse, étain, nickel. Cette voie maritime est aussi empruntée par des navires de guerre (environ 200 par an).

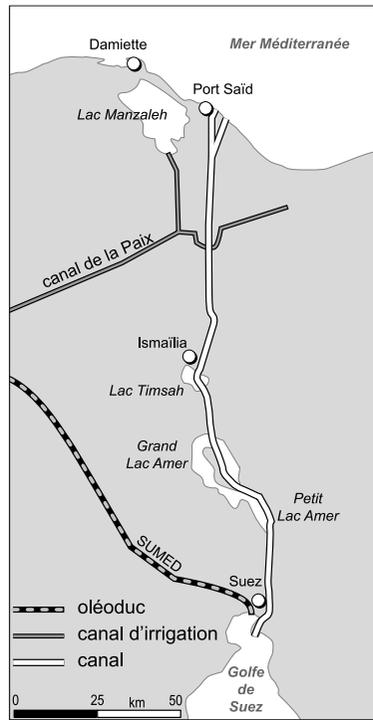


Figure 2. Le canal de Suez

Le canal, nationalisé depuis 1956, est administré et géré par l'Égypte. Les droits de péage tiennent une grande place dans la balance des paiements égyptienne : entre 4 et 5 milliards de \$, la 4^e source de revenus pour l'Égypte après les hydrocarbures, le tourisme et les transferts des émigrés. Il est régi selon le principe de la liberté de navigation. La convention de Constantinople stipule que « le canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert en temps de guerre comme en temps de paix à tout navire de commerce sans distinction de pavillon ».

Outre l'adaptation de la voie d'eau, l'Égypte a décidé d'en aménager économiquement les rives : construction d'usines, développement de villégiatures au bord de la Méditerranée et de la mer Rouge, réalisation de nouvelles installations portuaires. Port Saïd et Damiette sont les deux principaux hubs à conteneurs pour la desserte de la Méditerranée orientale : ils concentrent 30 % des trafics régionaux. Enfin, un tunnel passe sous le canal et relie le Sinaï — évacué par Israël en 1982 — au reste du territoire égyptien. Les autorités souhaitent installer trois millions de personnes.

L'ASIATISATION RÉCENTE DU GOLFE

Autrefois le Golfe était une sorte de périphérie somnolente du Monde arabe, une sorte d'annexe de la Méditerranée. Les choses ont bien changé et il est devenu un centre majeur dans la géo-économie mondiale en raison de l'importance prise par le pétrole. Le centre de gravité du Monde arabe s'est déplacé de la Méditerranée vers le Golfe avec le point sensible qu'est le détroit d'Ormuz. Toute cette zone est un enjeu mondial par ses réserves énergétiques mais, de nos jours, elle est de plus en plus tournée vers l'Asie. Au plan économique : les trois quarts des exportations de pétrole et bientôt de gaz se dirigent vers les pays d'Asie développée (Japon) ou vers les pays asiatiques émergents. Il en va de même des flux financiers issus de la rente pétrolière. Cette asiatisation est aussi patente sur le plan démographique. La main-d'œuvre immigrée (plus de 16 millions d'hommes en Péninsule) est désormais constituée pour plus de la moitié par des Asiatiques (Pakistan, Inde, Sri Lanka, Népal, Philippines...).

Ainsi une sorte de bipolarisation du Monde arabe se met en place. La Méditerranée reste toujours le centre politique majeur et aussi instable du Monde arabe, le Golfe émerge et, tourné vers l'Asie, devient un centre économique essentiel. Entre ces deux ensembles, la mer Rouge joue un rôle de trait d'union. Les trois zones maritimes (Golfe, mer Rouge, Méditerranée) forment désormais un ensemble continu animé par des flux de matières premières et de biens d'équipement de toutes sortes.

II. Europe et Monde arabe : des relations asymétriques

La Méditerranée est traversée par une ligne de fracture qui sépare l'Europe développée — l'Union européenne — du Monde arabe, son Sud le plus proche. Entre ces deux grands ensembles, entre les deux rives, les liens, étroits et anciens, sont souvent conflictuels. De nos jours les évolutions divergent, les écarts ne cessent de s'amplifier, suscitant désenchantement, rancœurs et frustrations.

L'examen du PIB donne une mesure de l'inégalité des richesses

En 2010, le **PIB de l'Union européenne** (celle des 15, qui compte, en 2010, 396 millions d'habitants) est, avec quelque 14 877 milliards de dollars, **8 fois supérieur à celui du Monde arabe** qui ne s'élève qu'à 1 898 milliards de dollars ! L'Union européenne avec un PIB moyen de 37 540 \$/hab. en 2010 se classe dans les tout premiers rangs de la planète. Au Sud, le PIB/habitant du Monde arabe atteint tout juste, à la même date, 5 218 dollars, soit près de 8 fois moins ! Plus grave, au cours des trente dernières années, **l'écart n'a fait que s'amplifier** : en 1977 le différentiel des deux PIB/habitant était contenu dans un rapport de 1 à 4 (5 532 \$ et 1 309 \$). Au cours de la période 1977-2010, le PIB/hab. a été multiplié par 7 pour les pays européens et seulement par 4 dans la sphère arabe.