

I

UNE SITUATION STRATÉGIQUE AU CŒUR DES BALKANS

La Serbie actuelle, qui s'étend sur 88 361 km² et compte pas loin de 10 millions d'habitants — 9 993 000 exactement — est placée face à une contradiction : elle est à la fois un petit Poucet sur le territoire européen, et une puissance régionale d'envergure dans les Balkans. En Europe, la Serbie se trouve confinée dans un espace Sud-Est qui historiquement et géographiquement nous semble lointain. Le prisme titiste nous a éloigné de ce pays balkanique pendant plus de soixante ans, rejetant la Serbie dans un trou noir de notre mémoire, intégrée qu'elle était au glacis soviétique, même si la Yougoslavie communiste était un cas à part à l'Est de l'Europe.

Pourtant, les géographes autrichiens voyaient déjà au tournant de la révolution française l'intérêt de ce territoire qui s'était affranchi des Ottomans : August Zeüne avait donné en 1818 une définition neutre de la Serbie, celle d'un « Piémont situé entre l'Europe turque et l'Europe du Sud-Est ». Le géographe autrichien évoquait déjà la dichotomie couloir/barrière de la Serbie, placée entre l'Europe centrale et le Proche-Orient. La Serbie se présente ouverte dans un axe Est/Ouest — l'intérêt est grand pour qui regarde vers Istanbul — mais fermée dans un axe Nord/Sud — et donc handicapée pour un débouché vers les mers. La France a eu, au début du XX^e siècle, des ambitions très grandes pour les Serbes et les Slaves du Sud, qui mèneront le français Ernest Denis à contribuer à tracer les frontières de la Yougoslavie royaliste en 1918. Or le géographe Jacques Ancel, qui a combattu lors de la campagne d'Orient en Macédoine, voyait déjà l'intérêt, à l'époque, du Danube comme « nœud vital » entre la mer Noire et la mer du Nord.

Devant ces préoccupations des grandes puissances pour ce territoire de taille moyenne du Sud-Est européen, il nous faut d'abord évaluer ses potentialités d'ouverture et de fermeture.

■ I. Une géographie ouverte vers l'Europe mais coupée des Balkans

A. La Serbie : carrefour de l'Europe du Sud-Est

On remarque que la Serbie se situe sur les grands axes terrestres et fluviaux du Sud-est européen. Tout d'abord, ses bassins fluviaux de Voïvodine (ancienne Hongrie méridionale) et de Choumadie (Serbie centrale) sont reliés aux plaines d'Europe centrale. En effet, les vallées fluviales de la Morava — dans un sens Nord/Sud — et celles de la Save et du Danube — dans un axe Nord-Ouest/Sud-Est — représentent une connexion entre les Balkans et les grandes plaines d'Europe centrale. De plus, les grandes plaines de la Bačka qui s'étendent jusqu'en Hongrie et celles du Banat qui sont mitoyennes de la Roumanie, relient morphologiquement la Serbie à l'Europe du centre. La Voïvodine, située sur la plateforme du Danube avec un grand réseau de rivières importantes constitue un ensemble homogène ouvert au Nord, à l'Ouest et au Sud. Véritable « grenier à blé » de la région, son développement économique ajouté à ses liens de communication avec l'Europe lui promettent un bel avenir¹.

Dans cette situation, la Serbie représente un intérêt stratégique et économique croissant dans la région. Sa capitale, Belgrade, est à l'intersection de l'ancienne route de l'Orient Express qui mène de Vienne et Budapest à Istanbul par la Bulgarie : la Serbie est donc le passage obligé pour relier Vienne et Budapest avec Athènes et Istanbul. Cet axe Est/Ouest va se développer avec les projets de TGV européen et d'autoroute Vienne-Istanbul. L'autre axe routier, fluvial et ferroviaire est le **lien Belgrade-Salonique** par la vallée de la Morava et la Macédoine. La seconde ville de Serbie, Niš, est reliée à Belgrade par une vallée sans défilés et au Sud à Skoplje en Macédoine par des bassins tectoniques plus étroits mais communicants de la Moravica ; or, cet axe débouche non seulement sur Salonique, le plus grand port de la mer Égée, mais il permet de rejoindre rapidement ensuite Athènes par les plaines de Thessalie. Aujourd'hui, le corridor X prévu par l'Union européenne — axe de communication et de transports traçant une ligne de Budapest à Athènes — ne fera qu'accroître la position de la Serbie sur l'échiquier est-européen. Par ailleurs, le Monténégro donne un accès à la mer Adriatique à cet ensemble, avec le débouché du canal d'Otrante. Ses 293 km de côtes offrent à la fédération une interface appréciable avec l'Adriatique et, plus loin, la Méditerranée orientale².

B. Une masse continentale enclavée : ouverture annonciée contre barrières dinarique et balkanique

Même si la Serbie a su développer ces axes de communication vers le Nord et le Sud, elle doit affronter une situation de masse continentale en partie enclavée. La Serbie est aux trois-quarts un ensemble de vallées encaissées, de plateaux karstiques et de moyennes montagnes. De plus,

accollée aux contreforts des Alpes dinariques à l'Ouest, aux monts Rhodopes et Balkans à l'Est et Gora et Pinde au Sud, son relief périphérique est plutôt une coupure.

On se trouve en fait au cœur de la Serbie, déjà à 100 km au sud de Belgrade, dans un paysage fait de collines et de montagnes vieilles, puis très vite sur des plateaux karstiques à 1 200 m d'altitude en moyenne. Ils peuvent être très boisés comme en Choumadie, ou au contraire plats et presque déserts comme en Métochie. À cela il faut ajouter les « župe » ou failles karstiques de Srednja Gora, entre le Monténégro et la Morava. C'est là, sur les contreforts des Alpes dinariques, que les Serbes abandonnant les plateaux de Rascie (Novi Pazar) vinrent se réfugier à l'arrivée des Ottomans et forgèrent un esprit résistant et montagnard.

Aux périphéries se trouvent les flancs méridionaux des Alpes dinariques, ce qui explique la présence de nombreux sommets élevés, pas moins de 12 de plus de 2 000 m rien qu'en Serbie et 6 au Monténégro. Au **Monténégro**, c'est le littoral très découpé et parfois imposant, avec ces montagnes jeunes qui descendent abruptement dans la mer presque sans prévenir ; dans l'arrière-pays, cette république développe les deux tiers de son territoire au-dessus de 1 000 m. Comme le dit Jovan Cvijić, c'est donc une véritable « forteresse karstique » qui barre la route de Serbie vers la mer Adriatique. En **Serbie orientale**, des massifs relativement élevés, comme Bjelanica à 1 445 m, recèlent de canyons resserrés et de bassins fluviaux fermés. Enfin, le **haut plateau du Kosovo** est bordé de hauts massifs montagneux, la Šar Planina au Sud et le Prokletije à l'Ouest : la seule ouverture va vers l'Albanie par les vallées de la Métochie. Il n'est donc pas étonnant que les migrations d'Albanie vers le Kosovo-Métochie aient été aussi importantes. Les monts Rhodopes entre la Marica et la Struma sont une frontière naturelle vers l'Est pour l'**ensemble Morava-Vardar** : le massif de la Stara Planina et le mont Cemernik entourent vers la Bulgarie l'axe Niš-Sofia par la Nišava.

Ces hauteurs nombreuses n'ont pourtant pas empêché les Serbes et les Monténégrins d'occuper complètement le territoire. Avec une densité de 103 habitants au km², la Serbie-et-Monténégro a un espace mieux occupé que la moyenne de ses voisins. La raison principale est que les constantes migrations du peuple serbe dans son histoire sur un territoire mouvant ont favorisé l'utilisation des liens avec l'extérieur³.

C. Le difficile accès à la mer

1. Un débouché maritime acquis sous le titisme

Le principal souci géostratégique pour la Serbie est l'accès à un espace maritime. En effet, hormis l'Empire du tsar Dušan au XIV^e siècle, qui s'étendait du Danube aux mers Adriatique et Égée, jamais aucun État serbe n'a pu avoir accès directement à la mer. Les conquêtes territoriales de la Serbie au XIX^e siècle auraient pu aboutir à Salonique, visée stratégique de la dynastie des Karadjordjević, mais la Première Guerre mondiale et les frontières qui en découlèrent ont définitivement arrimé Salonique la cosmo-

polite à la Grèce. En ce qui concerne l'Adriatique, Tito prit une attention particulière à ce que le découpage de la République fédérative socialiste de Yougoslavie, née en 1945, ne permette pas aux Serbes d'avoir un accès à la mer. En effet, les Serbes et Monténégrins auraient pu prétendre à la ville de Dubrovnik, longtemps ville-phare de l'intelligentsia serbe ; l'autonomie de la Krajina (anciennes frontières militaires autrichiennes), prévue en 1943 par le dirigeant communiste Moshe Pijade, aurait aussi permis aux Serbes de contrôler le port de Zadar.

Durant la période titiste, la Marine nationale mouille à Rijeka en Croatie, et les navires de commerce peuvent disposer des infrastructures de la Dalmatie ; de plus, on construit dans les années cinquante la route Belgrade-Sarajevo-Ploče par la vallée de la Neretva. L'autre axe est la voie ferroviaire Belgrade-Bar par le Monténégro, ouverte en grandes pompes en 1978. Mais la séparation d'avec la Croatie et la Bosnie en 1991-1992 ne laisse à la Serbie que ce lien ténu à travers le Monténégro. Les bombardements en 1992 des ports de Zadar et de Dubrovnik en Dalmatie — alors situés chacun dans le prolongement d'une zone contrôlée par les forces serbes — doivent être vus à l'aune de cet intérêt stratégique⁴.

2. Le Monténégro : un enjeu stratégique majeur

Le Monténégro reste donc un axe vital pour la Serbie, représentant une des principales ouvertures vers l'extérieur. Déjà Jacques Ancel affirmait en 1930 que les vallées encaissées de la Morava et de la Tara pouvaient être un débouché à la Serbie. En effet, deux axes de communication desservent la basse vallée de la Morava : Belgrade-Podgorica par la Serbie occidentale ou par les vallées Morava-Raška-Ibar. Sur le littoral monténégrin, plusieurs atouts se présentent. D'abord, le port commercial de Bar qui maintient des infrastructures importantes ; plusieurs stations balnéaires très courues — notamment les Bouches de Kotor, plus grand fjord en Méditerranée. Un problème se pose depuis l'élection de Milo Djukanović à la présidence du Monténégro en 1998 : un contrôle douanier strict est imposé le long de la frontière administrative entre les deux républiques, et le Monténégro a adopté l'euro dès l'an 2000. Autre point de tension plus important entre les deux républiques, la question militaire. Depuis 1992, toute la marine yougoslave, maintenant serbo-monténégrine, s'est repliée sur quelques points du littoral monténégrin — entrée des Bouches de Kotor, Ulcinj et Petrovac. Cela lui permet d'avoir un droit de regard sur le canal d'Otrante, passage stratégique entre l'Adriatique et la mer Ionienne. À la frontière avec la Croatie se déroule un conflit important autour de la presqu'île de Prevlaka.

3. Litige territorial de Prevlaka

Située à la sortie des Bouches de Kotor, à la frontière entre la république de Croatie et le Monténégro, la presqu'île de Prevlaka était convoitée en 1995 aussi bien par les Serbes que par les Bochniaques de Bosnie-Herzégovine, alors que les Croates en possédaient la majeure partie. L'intérêt stratégique de ce territoire de quelques dizaines de kilomètres carrés situé

dans une région proche du canal d'Otrante était aussi fort pour les trois parties⁵. En ce qui concerne la Fédération croato-musulmane, elle disposait du débouché maritime de Neum sur l'Adriatique⁶, et Prevlaka lui aurait permis de contrôler l'accès à cette zone maritime. La Republika Srpska, quant à elle, avait besoin de ce débouché maritime pour justement ne pas être obligée d'emprunter la voie de Neum. Enfin, le président de Croatie, Franjo Tudjman, pensait pouvoir échanger ce territoire contre des zones d'Herzégovine, modifiant les frontières de la Fédération de Bosnie reconnues à Dayton (voir carte de la Bosnie-Herzégovine aux accords de Dayton, p. 154).

Un accord datant d'avril 1992 avait créé une zone démilitarisée de 5 km de part et d'autre de la frontière entre la Croatie et la Yougoslavie ; mais ni les troupes yougoslaves, ni la « police spéciale » croate ne le respectaient. Pourtant, une normalisation des relations s'est esquissée en 1996 entre Croates et Serbes, mais sans que les armées respectives des deux pays ne quittent la zone. Or, avec l'arrivée du président Milo Djukanović au Monténégro en 1998, la frontière s'est ouverte au grand dam des troupes fédérales yougoslaves. Aujourd'hui, la question de la garnison reste un point de tension entre la Serbie-et-Monténégro et le gouvernement de Croatie. Par ailleurs, les Croates et les Monténégrins, ces derniers ayant acquis depuis une forte autonomie à l'intérieur de la Yougoslavie, se disputent les zones bordant la presqu'île⁷.

■ II. La « Porte des Balkans » : la Serbie comme axe de pénétration vers la Méditerranée orientale

A. Axes fluviaux : désenclavement du territoire serbe

La Serbie est relativement bien dotée en fleuves et en bassins fluviaux. Cela lui donne une autonomie énergétique et agricole, mais aussi des prétentions stratégiques toujours affirmées.

1. Morava-Vardar : le corridor X

La rivière **Morava**, située dans un bassin d'eau lié à la mer Noire, a de tout temps organisé les communications entre le Sud et le Nord de la Serbie. La Morava occidentale draine tous les cours d'eau de la Serbie occidentale et traverse les importantes villes de Choumadie que sont Užice, Cačak et Kraljevo. En amont de Kruševac, cet axe fluvial Ouest/Est rejoint la Morava méridionale afin de constituer un fleuve de débit moyen mais stratégiquement capital car il relie les villes susmentionnées et Niš, seconde ville du pays, à la capitale sise sur le Danube. De Niš, le bassin du Kosovo par la Toplica est relié à la rivière Morava. Enfin, les sources de la Morava rejoignent la vallée du Vardar, accès direct à la mer Égée par les villes de Skopje et Salonique. Historiquement, cet axe a été une entrée importante vers le territoire serbe, pour le meilleur comme pour le pire. Après la bataille du Champ des Merles (Kosovo Polje) en 1389, les Ottomans s'instal-

lèrent d'abord en Macédoine puis en Serbie selon cet axe. En 1915, les Bulgares pénétraient en Serbie par la ville de Vranje. Mais c'est par l'axe du Vardar aussi que l'armée d'Orient des maréchaux français Franchet d'Esperey et serbe Putnik libéra la Serbie ; cet axe permit enfin à la Yougoslavie monarchiste de développer le commerce avec la Grèce durant l'entre-deux-guerres⁸.

Aujourd'hui, les projets de l'Union européenne permettent à cet axe Morava-Vardar de revivre après la césure de la guerre froide. En 2002 a été mis en place un projet ambitieux de développement des axes de transport et des flux commerciaux le long d'une ligne Budapest-Athènes : le corridor X. L'Allemagne, la Serbie-et-Monténégro et l'Agence européenne pour la reconstruction ont déjà investi des dizaines de millions d'euros pour aménager routes, voies ferrées et installations portuaires. En septembre 2002, Roumanie, Serbie-et-Monténégro et Croatie ont signé un accord pour la mise en marche d'un pipeline de 1 200 km de long, avec possibilité d'extension vers l'Italie. Depuis trois ans, l'infrastructure hôtelière et aéroportuaire s'est considérablement améliorée à Skopje, Belgrade et Budapest, mais surtout l'autoroute Belgrade-Niš a été terminée, et est en voie de l'être entre Niš et Skopje. D'ici 2010, il est prévu de terminer complètement les tronçons Novi Sad/frontière hongroise et Leskovac (Serbie)/Skopje (Ancienne république yougoslave de Macédoine ou ARYM). On aura alors une situation de carrefour principal pour Belgrade en Europe du Sud-Est, qui se trouvera au croisement des axes Budapest/Salonique et Zagreb/Istanbul. (Voir carte p. 23).

On se prend à rêver d'une connexion TGV Lyon-Trieste vers Zagreb, mais cela passe par une réconciliation avancée avec la Croatie. L'intérêt est de taille et pas uniquement pour la Serbie. Celle-ci rééquilibrera forcément sa balance commerciale avec ses voisins balkaniques, devenant le centre des échanges sur l'axe Grèce-Hongrie : l'ARYM va à terme, si le corridor X aboutit, renforcer ses liens économiques avec la Serbie et reviendra sans une zone d'influence de Belgrade. Plus largement, le corridor X est une chance pour que la Grèce communique de façon directe, par la voie terrestre, avec l'UE : cela lui permettra peut-être de dépasser économiquement son conflit politique avec la Macédoine. Mais devant le retard accumulé pour les travaux autoroutiers, l'UE début 2005 a donné trois ans à la Serbie pour lier son axe Nord/Sud à l'ARYM au Sud et à la Hongrie au Nord — pour le moment, sur 800 km de voie, seuls 380 km sont une autoroute. Et en guise d'avertissement, l'UE a signalé que le lien au Sud avec l'ARYM puis la Grèce n'était plus une priorité, donc ne bénéficierait plus de fonds européens. C'est donc au Nord de l'axe de la Morava que les choses vont se jouer dans un avenir proche.

L'UE a réaffirmé ainsi en mai 2005 trois tronçons primordiaux :

1. Szeged (Hongrie)/Belgrade.
2. Lipovac (Croatie)/Belgrade.
3. Belgrade/Niš/Dimitrovgrad (Bulgarie).

L'UE est-elle en train d'abandonner le lien Budapest/Athènes pour privilégier l'axe Trieste/Sofia/Istanbul ? En tout cas, l'accès vers l'Adriatique et la mer Noire semble désormais être privilégié à celui de la mer Égée. Les travaux de l'autoroute Budapest/Split sur la côte dalmate vont bon train. Mais dans tous les types de trajets, Belgrade reste un nœud incontournable, à moins qu'un raccord Budapest/Bucarest puis Sofia voie le jour. Il serait long et difficile à réaliser mais présenterait l'inconvénient d'éviter la Serbie.

2. Le Danube et ses affluents : accès à la mer Noire et à l'Europe centrale

Le **Danube** traverse du Nord à l'Est la Serbie sur 588 km. De plus, les fleuves **Save** et **Tizza** alimentent, chacun sur environ 200 km, le trafic vers le Danube, et un réseau de canaux de plus de 600 km a été aménagé pour mieux profiter de l'axe danubien.

Depuis l'ouverture de l'axe Rhin/Main/Danube en 1992, le trafic à grand gabarit s'est développé de Rotterdam à la mer Noire. Sur son parcours en Voïvodine, le **Danube** est encore handicapé à certains endroits par les conséquences de bombardements de 1999 : par exemple à Novi Sad, les péniches ont du pendant six ans attendre certains jours que le pont pneumatique soit levé et le trafic n'a entièrement repris qu'en octobre 2005. Mais la grande majorité des ponts détruits en 1999 ont été reconstruits et les installations portuaires obsolètes disparaissent progressivement. Ainsi, le port fluvial de Smederevo à l'Est de Belgrade a été entièrement acheté par un groupe autrichien en 2002 et il a déjà retrouvé le niveau de trafic d'avant-guerre et d'embargo. Hormis Belgrade et Smederevo, quatre ports fluviaux bien répartis sur le parcours de Voïvodine permettent de développer le commerce. En amont, le Danube développe un intense trafic de matières premières et de biens d'équipement, relié qu'il est avec Budapest, Vienne et Francfort : tout le long de cet axe, le gabarit européen du Danube permet des échanges fructueux. En aval, les Portes de fer permettent des échanges moindres en valeur brute mais d'importance capitale pour la Serbie comme la Roumanie : pétrole et blé d'Est en Ouest, technologie et biens d'équipement dans l'autre sens.

Le principal affluent du Danube, la **Save**, relie Zagreb à Belgrade dans un axe Ouest/Est à gabarit national. Son bassin fluvial, de 95 550 km², est le plus important d'ex-Yougoslavie et on peut y naviguer sur plus de 940 km de long. Depuis un accord de 2002 signé entre la Croatie et la Serbie, cet axe renaît doucement. Avec les projets du corridor IV, on peut imaginer un développement le long de l'autoroute, et des axes ferroviaires d'un côté vers Trieste, de l'autre vers Bucarest.

Si on replace à une échelle plus large l'axe Danube-Save, l'importance du Danube est double. D'abord, le trafic fluvial Rhin-Main-Danube ne cherche qu'à se développer, et sauf conflit d'ordre majeur, la Serbie sera à l'avenir un passage obligé. Sur 3 500 km de fleuves et canaux à gabarit européen, se trouvent 500 millions de consommateurs. Or la Serbie est au centre d'un système fluvial continu Rhin/Main/Oder/Morava/Vardar, et en même temps au croisement des voies Est/Ouest et Nord/Sud du sud-est de l'Europe. De

plus, le débouché de Constantza permet à la Serbie d'être en lien avec la Russie, où des navires remontent après la mer Noire le Dniepr ou le système Don-Volga. Cette situation favorable a déjà des retombées économiques. Le **corridor IV** de communication européen y génère 140 millions de tonnes par an de trafic, 40 seulement sur le tracé serbe. Le Parlement européen ne s'y est pas trompé, qui par sa résolution 1021 a affirmé que le Danube était le « meilleur lien économique Est/Ouest ». On voit donc comment le tronçon serbe du Danube peut permettre à la Serbie de se rapprocher physiquement et économiquement avec deux puissances européennes que sont l'Allemagne et la Russie. (Voir carte p. 22).

Mais si on s'intéresse aux liens entre l'Europe centrale et le Moyen-Orient, le corridor IV et le Danube prennent une importance capitale. Les plus grands gisements de pétrole se trouvent en mer Caspienne et de gaz en Sibérie, or depuis 1998, les compagnies occidentales se livrent une guerre sans merci pour contrôler leur approvisionnement. Plusieurs routes venant du Moyen-Orient et se dirigeant vers l'Europe centrale sont déjà utilisées jusqu'en mer Noire. Ensuite deux tracés futurs sont en compétition. D'un côté, les Américains défendent le projet Novorossiisk-Burgas-Shkodër (Russie-Bulgarie-Albanie) ou corridor VIII ; de l'autre, les Européens préfèrent le tracé Novorossiisk-Constantza-Belgrade ou corridor VII. On comprend mieux pourquoi l'UE a autant investi autour du Danube (voir chap. V : Les « amis roumains et grecs », p. 183-185).

Un dernier couloir pétrolier vient récemment de voir le jour. Après 10 ans de longues négociations, le 2 mai 2005 a été signé un accord sur le pétrole russe entre Grèce, Russie et Bulgarie. Il prévoit une production de 50 millions de tonnes de pétrole et un transit de 700 000 barils/jour dès 2008 : venant du port russe de Novorossiisk en mer Noire, le pétrole sera débarqué à Burgas en Bulgarie puis à travers 285 km d'oléoduc, acheminé en mer Égée puis vers l'Occident. Axe « orthodoxe », cet oléoduc permettra à la Russie et à la Grèce de ne pas dépendre de pays musulmans comme la Turquie pour l'acheminement de l'or noir. Pour la Serbie, ce nouvel oléoduc est à double-tranchant : représente-t-il un débouché avec des activités dans le port d'Alexandroupolis ou est-ce un autre facteur d'évitement de son territoire ?

B. Voies transversales : concurrence entre les différents liens d'Europe centrale vers le Proche-Orient

Plusieurs routes terrestres, empruntant en général des vallées encaissées, sont des portes de sortie pour le territoire serbe. Elles relient la Choumadie et la Serbie occidentale aux Balkans orientaux. Plus largement, ces routes traversent le territoire serbe entre la mer Adriatique et la Méditerranée orientale, l'utilisant comme couloir de « transit ». Selon les intérêts stratégiques de l'État serbe, mais aussi les zones d'influence et les projets économiques des grandes puissances, ces corridors naturels représentent des luttes autour de leur contrôle.