

## **Les enjeux géostratégiques et géopolitiques du Bassin méditerranéen au début du XXI<sup>e</sup> siècle**

**Philippe Boulanger<sup>1</sup>**

Les enjeux géostratégiques et géopolitiques du Bassin méditerranéen sont complexes et diversifiés. Le positionnement géographique de cette région donne toute son importance à une situation de carrefour à la lisière de trois continents (Europe, Asie, Afrique) et de trois aires de civilisations (monde chrétien, monde orthodoxe, monde arabo-musulman). Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, la Méditerranée apparaît surtout comme une zone de contacts et de fractures entre deux grands ensembles géopolitiques (Union européenne au Nord, Sud périphérique africain et oriental). Bordée par 22 Etats et une population de 500 millions de personnes, elle révèle trois grands types de clivages qui conduisent à des tensions, voire des conflits : politiques, économiques et culturels. convoitée traditionnellement par les grandes puissances, elle se distingue comme un secteur spécifique de la zone de contacts planétaires conflictuels entre le Nord et le Sud. Malgré les multiples lignes de fracture, des tentatives de coopération et de partenariat sont lancées afin de renforcer la stabilité et les échanges pluriséculaires. Cette dynamique constitue l'une des grandes tendances géopolitiques contemporaines. Quels sont les enjeux géopolitiques et géostratégiques du Bassin méditerranéen actuellement ? Trois aspects seront traités : la position géostratégique de la Méditerranée, les clivages et les déséquilibres entre les Etats riverains, le tropisme méditerranéen qui suscite de nouveaux projets de partenariat dont le dernier est redynamisé par la France en 2007.

### **« UNE SEULE MER POUR PLUSIEURS RIVAGES »<sup>2</sup>**

---

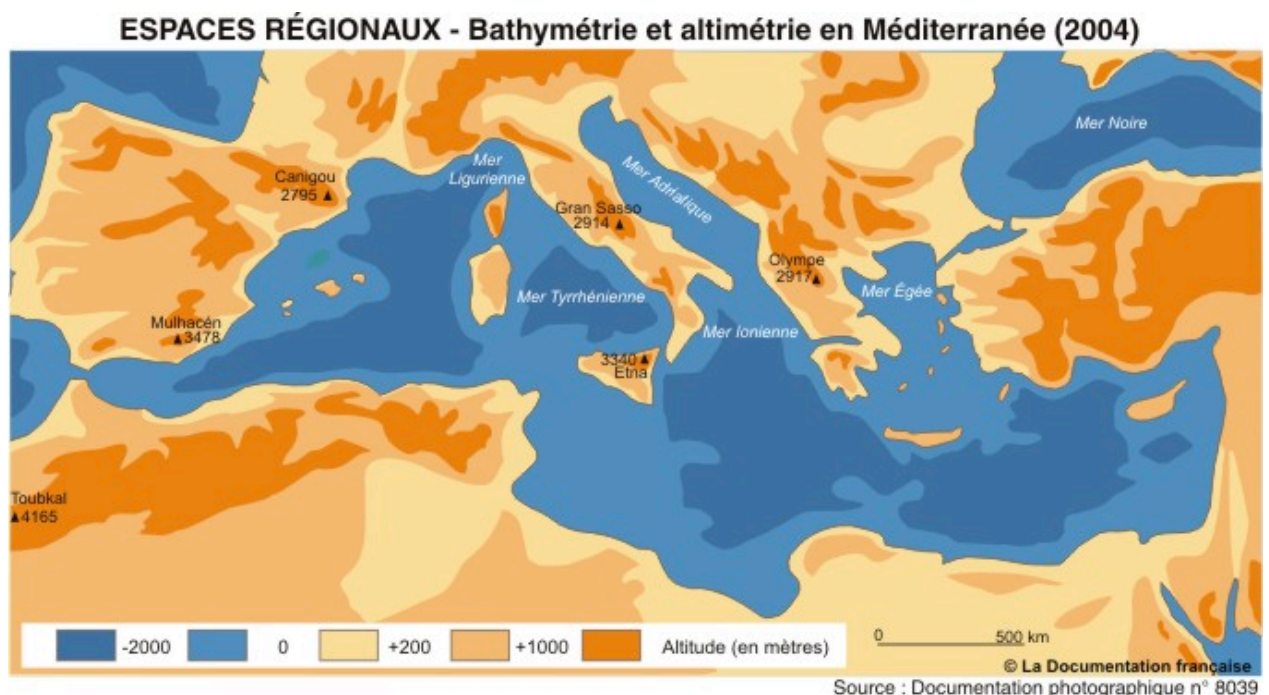
<sup>1</sup> Philippe Boulanger est maître de conférences (Habilité à diriger des recherches, HDR) en géographie à l'Université Paris-Sorbonne. Il est professeur associé aux Ecoles militaires de Coëtquidan, secrétaire général de la Commission de géographie historique (CNFG), membre du laboratoire Espace, Nature et culture (UMR 8185) du CNRS. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages et articles de géographie politique et militaire dont *La géographie militaire française 1871-1939* (Economica, Institut de stratégie comparée, 2002, 619 p., prix Lucien Wyse-Bonaparte 2003 de la Société de géographie de Paris) et *Géographie militaire* (Ellipses, 2006, 394 p.). Philippe.Boulanger@paris-sorbonne.fr.

<sup>2</sup> Serge Sur, « Une seule mer pour plusieurs rivages », *Questions internationales*, n°36, mars-avril 2009, p. 4-5.

## Une mer quasi fermée.

La mer Méditerranée est une zone pivot entre trois continents (Afrique, Europe, Asie) qui couvre 3 millions de Km<sup>2</sup>, s'avancant profondément à l'intérieur des terres (3 700 Km d'Est en Ouest). Elle se subdivise traditionnellement en deux bassins, l'un occidental de Gibraltar au Cap Bon (1600 km d'Ouest en Est), l'autre oriental. Cette mer présente aussi la spécificité de relier les continents européen, africain et asiatique, n'est distant que de 145 Km au niveau du détroit de Sicile face au rivage tunisien.

### Carte 1 : La Méditerranée



Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, cette mer est bordée de 22 Etats et peuplée d'environ 500 millions de personnes. Ses rivages sont en fait complexes par l'histoire des civilisations qui se sont succédées. Se distinguent quatre grandes aires politiques (Europe, monde arabe, espace israélien et Turquie) et une zone de fracture économique présentant une asymétrie de développement au profit du Nord.

## Un carrefour de civilisations

La Méditerranée est une zone de contacts permanents, marquée par de nombreux conflits, mais aussi par des croisements commerciaux et culturels incessants. Entre le II<sup>e</sup> s. av. JC et le III<sup>e</sup> s. ap. J.C., cette mer a été une Mare nostrum, sous influence romaine, un ensemble unitaire où s'appliquait l'égalité juridique, la liberté de circulation, le respect de la diversité culturelle et une aire de paix. Depuis lors, plusieurs civilisations se sont succédées et ont marqué durablement les cultures des populations riveraines : arabo-musulmanes (VIII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) et ottomane (XIV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles) dans la partie orientale et méridionale ; européenne dont le rayonnement s'étend à partir de la Renaissance.

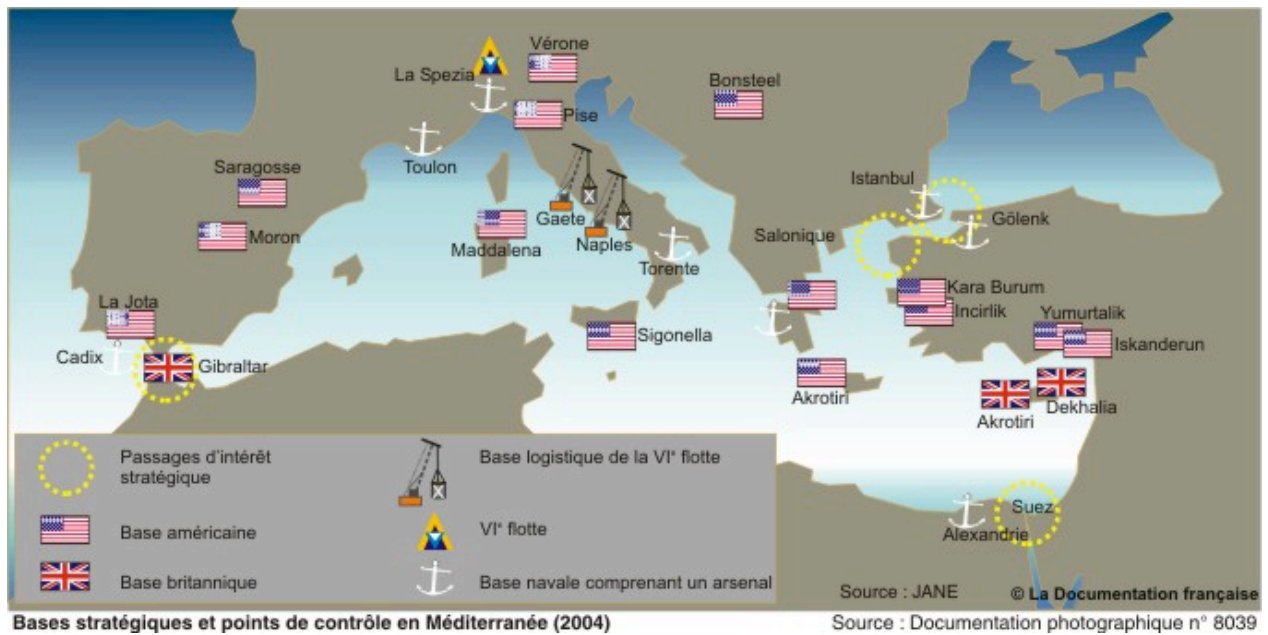
A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, la puissance britannique s'impose durablement pour maîtriser la route des Indes, en s'installant sur plusieurs sites stratégiques (Gibraltar en 1704, Malte en 1814, Chypre en 1878, Suez à partir de 1875)<sup>3</sup>. Durant la Guerre froide, ce sont les grandes puissances des deux blocs qui dominent le bassin méditerranéen. Celui-ci constitue le flanc Sud de l'Otan (VI<sup>e</sup> Flotte), une voie d'accès indispensable aux océans pour la flotte soviétique de la mer Noire (V<sup>e</sup> escadre). En 1980, la moitié des navires de guerre du monde y sont concentrés.

Depuis la fin de la guerre froide, la domination américaine apparaît prépondérante grâce à la permanence de sa VI<sup>e</sup> flotte, toutefois engagée dans les opérations du Golfe. Cette aire méditerranéenne réapparaît aussi comme une zone de fractures et de clivages entre deux grands ensembles identifiés, un Nord développé et un Sud africain et oriental.

## **Carte 2 : Bases stratégiques et points de contrôle en Méditerranée en 2004**

---

<sup>3</sup> Georges Corm, « Histoire et mémoire en méditerranée, le choc des traumatismes », *Questions internationales*, n°36, mars-avril 2009, p. 13-28.



## Un corridor de la mondialisation des échanges

La zone méditerranéenne constitue, parmi un grand nombre d'aspects géographiques, une zone ancrée dans la mondialisation des échanges. Elle est traversée par des centaines de navires de toute sorte (environ 6 000 au milieu des années 2000) pour transporter des flux d'hydrocarbures, de conteneurs de marchandises, de passagers reliant les continents aux îles comme des touristes (2<sup>e</sup> espace de croisière au monde).

Des hubs se sont développés accueillant de grandes firmes multinationales. Algésiras, au Sud de l'Espagne, abritent 3 millions de conteneurs, soit trois fois plus qu'à Marseille et profite de sa situation de croisement des grands axes commerciaux entre l'Asie et l'Amérique, l'Europe et l'Afrique. Gioia Tauro en Calabre (Italie) constitue un autre exemple parmi d'autres qui devient une plaque tournante du trafic de conteneurs. Dans la tradition des échanges de « l'économie monde » (Fernand Braudel) où les cités-Etats de Venise ou de Gênes rayonnaient de leur influence économique aux XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles, des métropoles ont évolué pour devenir des villes portuaires importantes sur la route maritime des échanges comme le sont Shanghai en Asie, New York en Amérique ou Rotterdam dans le Nord de l'Europe. Barcelone est ainsi devenue une ville portuaire majeure après le franquisme, un ensemble commercial et économique comprenant un port, un aéroport, une zone logistique. Elle mène une stratégie de grande métropole pour assurer son développement et son ancrage

dans ce corridor de la mondialisation, notamment en coopérant avec Gênes. Sur la rive Sud, Tanger devient un hub et une zone portuaire d'importance croissante, en assurant des prestations de service grâce à sa zone franche.

Cette dynamique économique dans ce corridor de la mondialisation explique aussi l'importance accrue, mais ancienne, de plusieurs verrous stratégiques que constituent les détroits. Ce sont les détroits des Dardanelles et du Bosphore, séparés par la mer de Marmara, à l'Est, et qui relie la mer Noire à la mer Méditerranée. Ils sont des verrous stratégiques et des passages obligés pour la Russie dont la flotte représente 40% du trafic (sur 50 000 navires environ) au milieu des années 2000. Ils sont aussi d'une grande importance pour la Turquie puisqu'ils relient les parties européenne et asiatique. L'autre porte d'accès d'importance stratégique est le détroit de Gibraltar dont les rivages sont contrôlés par l'Espagne, le Maroc et la Grande-Bretagne. Comme pour les autres détroits, le principe de la liberté de communication est appliqué. Il constitue l'un des détroits les plus fréquentés au monde après ceux du Pas-de-Calais et de Malacca. 100 000 navires par an l'empruntent au début du XXI<sup>e</sup> siècle. Sur un plan terrestre, il forme aussi un point de passage entre l'Europe et l'Afrique pour les touristes, les migrants légaux et clandestins. Enfin, une dernière porte d'entrée se distingue grâce au canal de Suez, depuis 1869, en reliant la Méditerranée à la mer Rouge. Ce canal de 162 Km de long fait l'objet d'aménagement pour permettre aux navires de 350 000 tonnes de l'emprunter. Il joue un grand rôle dans l'économie mondiale, avec un trafic annuel de 300 millions de tonnes, permettant d'éviter le contournement de l'Afrique et de raccourcir les distances.

En somme, la Méditerranée constitue l'une des mers les plus importantes au monde, en raison tant de sa position de carrefour de civilisations que de son ancrage dans la mondialisation des échanges comme par la présence des grandes puissances mondiales. En revanche, elle constitue aussi l'une des lignes de clivages parmi les plus significatives dans le monde.

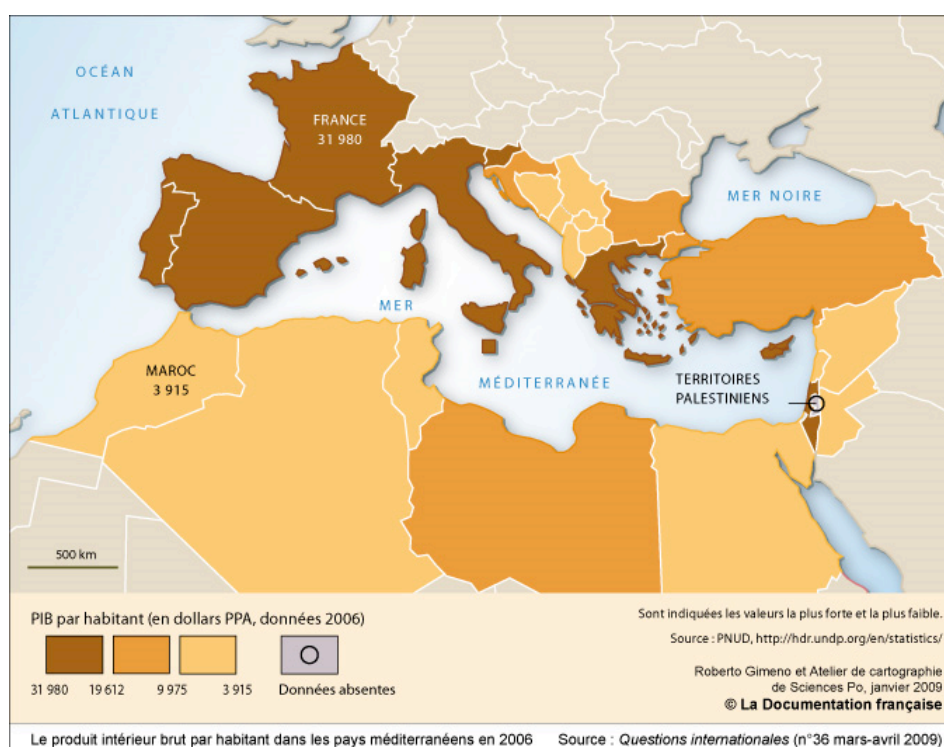
## **DES CLIVAGES AUX TENSIONS : UN ESPACE SOUS TENSION**

### **Les déséquilibres économiques**

Il apparaît, tout d’abord, de fortes inégalités de richesse entre les rives Nord et Sud de la Méditerranée. Par exemple, le Produit intérieur brut par habitant est évalué, en moyenne, à 23 000 dollars dans les pays de l’Union européenne contre 2 700 dollars dans les pays de la rive Sud. Depuis 1980, il a été multiplié par quatre dans les pays de la rive Nord contre 1,3 pour les Etats du Maghreb et du Moyen-Ouest méditerranéen<sup>4</sup>. Le fossé s’élargit entre le Nord et le Sud.

En matière d’échanges, de fortes inégalités se remarquent également. L’Europe constitue, au milieu des années 2000, le premier partenaire commercial du Maghreb. Les exportations vers l’Union Européenne représentent 29 % du total des exportations tandis que les importations venant de l’Union constituent 43% du total des importations. En revanche, pour les pays de l’Union, les exportations (5,5%) et les importations (4%) restent secondaires avec les pays du Sud. Certes, des nuances seraient à préciser localement, mais la balance commerciale est négative pour le Maghreb.

**Carte 3 : Le produit intérieur brut par habitant dans les pays méditerranéens en 2006**



<sup>4</sup> Roland Poutier et alii, *Géopolitique de l’Afrique et du Moyen-Orient*, Paris, Nathan, 2006, 350 p.

## Les déséquilibres démographiques et migratoires

Des inégalités de croissance démographique caractérisent aussi le bassin méditerranéen. Depuis les années 1950, une forte croissance démographique se produit dans les pays de la rive Sud alors que les pays de la rive Nord enregistrent une faible progression. Les premiers se situent au cœur de la transition démographique avec un indice de fécondité entre 1,6 et 5 en 2008. La population double ainsi entre 1950 et 1975, quadruple entre 1950 et 2000. La tendance démographique s'est ainsi inversée depuis plusieurs décennies. Les pays riverains européens abritaient 132 millions d'habitants en 1950 et 179 millions en 2003. Ceux de la rive Sud rassemblaient respectivement 66 et 262 millions d'habitants. Cette tendance devrait se poursuivre puisque les prospectives prévoient 177 millions d'habitants pour les pays de la rive Nord et 339 millions pour les pays de la rive Sud en 2025. Les seconds devraient présenter une population deux fois plus nombreuse.

Tableau 1 : Evolution démographique des pays riverains Nord et Sud de la Méditerranée entre 1950 et 2025

	1950	2003	2025
<b>Pays riverains européens (millions d'habitants)</b>	132	179	177
<b>Pays riverains du Sud (millions d'habitants)</b>	66	262	339

Cette situation démographique conduit aussi à observer des mouvements migratoires du Sud vers le Nord. Ces migrations, essentiellement liées au travail, concernent une population de 3 millions de personnes environ (hors migrants clandestins) provenant surtout du Maroc, Turquie, Egypte, Algérie. Elles se dirigent dans les années 2000 pour l'essentiel en

Espagne, Italie et Grèce<sup>5</sup>. A ces migrations légales, s'ajoutent celles illégales. Des flux de migrants provenant de l'Afrique Subsaharienne tendent à rejoindre l'Union européenne en passant par des pays traditionnellement d'émigration et devenus des pays d'immigration comme le Maroc ou la Libye. Beaucoup restent cependant bloqués dans certaines villes du Maghreb comme Alger, Rabat, Oran ou Casablanca en raison du verrouillage des frontières par les Européens. La « barriérisation » des frontières des enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla, sur la rive Sud, depuis 1988, en témoigne. Depuis 1998, un barrage électronique cerne Gibraltar tandis que, depuis 2006, des opérations navales, menées par l'Agence européenne aux frontières extérieures des Etats membres de l'Union européenne (Frontex), tendent à mieux surveiller l'arrivée de ces migrants clandestins acheminés sur des bateaux de fortune.

### **Un espace de tensions**

Le géographe Yves Lacoste, dans *Géopolitique de la Méditerranée*, rappelle que cette zone forme « un ensemble géopolitique conflictuel »<sup>6</sup>. Une ligne de discontinuité d'orientation Est-Ouest apparaît comme une « une ligne de front ou d'affrontements » se superposant à une ancienne ligne de confrontation entre Chrétienté et Islam. Il est vrai que les enjeux géopolitiques sont nombreux et que le bassin méditerranéen constitue un secteur particulier des contacts planétaires conflictuels entre le Nord et le Sud.

Plusieurs zones sensibles et de tensions se remarquent ainsi. Entre autres cas, il est possible de mentionner les tensions non résolues liées à l'histoire (partition de Chypre depuis 1974, relations entre Israéliens et Palestiniens depuis 1948), les tensions liées aux minorités (question kurde en Turquie et en Syrie), les tensions liées à la gestion des crises (Bosnie-Herzégovine, Kosovo), les tensions liées à la délimitation des frontières (la frontière entre Grèce et Turquie en mer Egée par exemple), la montée du terrorisme islamique (Algérie) et la prolifération des armes de destruction massive (Libye, Egypte, Syrie, Israël).

En somme, les objets de tensions sont multiples et complexes. Parallèlement, ils n'excluent pas la relance de projets de coopération régionale entre les deux rives.

---

<sup>5</sup> Ali Bansaâd, « La Méditerranée occidentale à l'épreuve des mouvements migratoires », *Questions internationales*, n°36, mars-avril 2009, p. 63-64.

<sup>6</sup> Yves Lacoste, *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris, Armand Colin, 2006, 480 p.

## **LE TROPISME MEDITERRANEEN**

### **Les premières initiatives**

Au sommet de Copenhague de décembre 1973, un premier dialogue euro-arabe s'est noué dont les objectifs consistent à introduire une nouvelle dimension dans les échanges Nord-Sud. Toutefois, ce dialogue montre surtout des divergences d'intérêts, économiques pour les Européens, politiques pour les Arabes.

Dès 1974, ce dialogue amène à reconnaître des contradictions de sorte que, en 1979, il est suspendu au profit de relations bi-latérales.

### **Le processus de Barcelone (1995)**

En 1995, ce premier dialogue des années 1970 tente d'être relancé<sup>7</sup>. Dans le contexte post-guerre froide, les pays de l'Union et douze pays tiers de la Méditerranée (Algérie, Chypre, Egypte, Israël, etc.) forment une association régionale pour consolider la paix et la stabilité en Méditerranée et créer des partenariats. Ceux-ci sont de trois ordres : politique et de sécurité, économique et financier, culturel, social et humain. Pour les Européens, l'idéal d'une Méditerranée formant un espace unique renaît. Le tropisme méditerranéen suscite des espoirs de stabilité durable.

Toutefois, ces espoirs sont rapidement déçus. Lors du dixième anniversaire du processus de Barcelone, en 2005, les chefs d'Etat des pays du Nord de l'Afrique boudent la réunion de tous les chefs d'Etat et de gouvernement. Cet événement marque la crise de cette association. Plusieurs raisons l'expliquent<sup>8</sup>. Sur un plan politique, la situation reste complexe, marquée de blocages ou de freins dans la réalisation des projets : élargissement de l'Union européenne de 15 à 25, montée des mouvements islamistes en Algérie (guerre civile entre 1992 et 2000), guerre d'Irak de 2003 qui dresse l'opinion publique des pays arabes contre « l'Occident », attentats de Madrid (2004) et de Londres (2005). Sur un plan économique, les

---

<sup>7</sup> Dorothee Schmid, « Du processus de Barcelone à l'Union pour la Méditerranée : changement de nom ou de fond ? », *Questions internationales*, n°36, mars-avril 2009, p. 46-53.

<sup>8</sup> Roland Poutier et alii, *Géopolitique de l'Afrique et du Moyen-Orient*, Paris, Nathan, 2006, 350 p.

investissements des pays du Nord manquent, certains pays restent en marge de la mondialisation des échanges. Les projets finalement réalisés s'inscrivent dans un cadre d'associations bilatérales et portent surtout sur les échanges de produits industriels.

### **Le retour du tropisme méditerranéen en 2008**

A l'initiative de la France, le processus de Barcelone est relancé. Trois axes (sécurité collective, écologie, développement) sont envisagés par le Président Nicolas Sarkozy qui souhaite bâtir une « *Union méditerranéenne* » reposant sur « *un grand rêve de paix et de civilisation* » (mai 2007). Cette nouvelle union fait l'objet cependant de critiques de la part de l'Espagne et de l'Italie (décembre 2007) qui appellent à un recadrage comme de l'Allemagne (début 2008) qui veut intégrer les membres de l'Union non riverains de la Méditerranée. Finalement l'Union méditerranéenne est rebaptisée Union pour la Méditerranée. A cela s'ajoutent les réticences de certains Etats du Sud : la Libye qui préfère se tourner vers l'Afrique, l'Algérie et le Maroc dont les relations créent un obstacle, la Turquie qui adopte une attitude de prudence.

### **Carte 4 : L'union pour la Méditerranée en 2009**



Le projet est lancé en juillet 2008. Cette nouvelle association réunit 43 membres (la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, le Monténégro, Monaco s'y joignent), y fait participer la Ligue arabe. Quelques innovations se distinguent également comme la création d'une co-présidence (Franco-égyptienne entre 2008 et 2010), des projets dynamiques comme la dépollution de la mer, les autoroutes maritimes et terrestres, la protection civile, le plan solaire méditerranéen, l'Université euro-méditerranéenne. Les défis sont donc nombreux et traduisent le dessein de créer une dynamique de rassemblement des différents acteurs de la Méditerranée contre les clivages de toutes sortes.

En somme, les enjeux géopolitiques et géostratégiques du bassin méditerranéen sont aussi nombreux qu'anciens. Cette région forme un ensemble complexe, surtout marqué par son hétérogénéité et le poids de lourds héritages. Une ligne de clivage profonde sépare Nord et Sud et s'accroît encore au début du XXI<sup>e</sup> siècle. Elle donne un sens également à l'idéal de

réunir ce monde méditerranéen dont la seule expérience humaine –la Mare nostrum de l'Antiquité- fait rêver les Européens depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

### **Orientations bibliographiques :**

Frédéric Alexandre et alii, *La Méditerranée*, Paris, Ed. du Temps, 2001, 399 p.

Jacques Bethemont, *Géographie de la Méditerranée : Du mythe unitaire à l'espace fragmenté*, Paris, Armand Colin, 2008, 351 p.

La Documentation française, *Questions internationales*, n°36, mars-avril 2009.

Yves Lacoste, *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris, Armand Colin, 2006, 480 p.

André Nouschi, *La Méditerranée au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Armand Colin, 2009, 362 p.

Roland Poutier et alii, *Géopolitique de l'Afrique et du Moyen-Orient*, Paris, Nathan, 2006, 350 p.