



LA GÉOPOLITIQUE MÉDITERRANÉENNE, HIER ET DEMAIN

Gérard-François Dumont

► To cite this version:

Gérard-François Dumont. LA GÉOPOLITIQUE MÉDITERRANÉENNE, HIER ET DEMAIN .
Géostratégiques, 2001, pp.22-28. halshs-01310105

HAL Id: halshs-01310105

<https://shs.hal.science/halshs-01310105>

Submitted on 1 May 2016

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.

La géopolitique méditerranéenne, hier et demain

Par le Recteur Gérard-François Dumont *

«**L**a Méditerranée n'est pas une frontière, mais un lieu d'échange». Cette phrase de Fernand Braudel peut paraître surprenante dans la mesure où les côtes d'une mer constituent des frontières incommensurablement mieux tranchées que les frontières terrestres. D'ailleurs l'interface terre-mer est et a souvent été un déterminant des entités politiques. Et pourtant, il est vrai qu'au fil de l'Histoire, la Méditerranée a souvent été un espace largement fréquenté pour répondre aux besoins d'échange. En particulier, elle s'est trouvée au cœur d'une civilisation dont l'Europe est aujourd'hui la principale héritière. Néanmoins, au début du XXI^e siècle, la Méditerranée apparaît assez marginalisée par rapport aux grands axes économiques de l'Europe et aux principaux lieux de décision politique. Ainsi, le poids relatif des zones méditerranéennes dans les réseaux commerciaux, hormis le tourisme, semble

marginal ⁽¹⁾ et le développement des rives méridionale et orientale de la Méditerranée reste à parfaire. En outre, le souci de prendre en compte la géopolitique méditerranéenne ne semble pas prégnant. Même l'Union européenne ne se préoccupe guère de l'arc latin. Les journalistes européens informent des tensions politiques au sein de l'archipel indonésien ; or ce dernier s'inscrit dans une étendue maritime considérablement plus grande que celle de la Méditerranée dont la question de l'équilibre géopolitique est loin d'être clarifiée. Les mêmes Européens regardent les Etats-Unis concrétiser un accord de libre-échange nord-américain associant deux pays développés (Etats-Unis et Canada) et un pays en développement (le Mexique) sans imaginer une accord de libre-échange méditerranéen.

Si l'on veut réfléchir à la possibilité d'un marché commun de la Méditerranée, il

* Le Recteur Gérard-François Dumont est Professeur à l'Université de Paris-Sorbonne.

n'est pas inutile de mettre cette *mare nostrum* dans une perspective historique en considérant l'histoire géopolitique de la Méditerranée jusqu'à la fin du premier millénaire, période que nous désignerons sous la formule de temps anciens, son histoire postérieure étant davantage connue notamment grâce aux travaux de Fernand Braudel.

La première question à se poser consiste à étudier la véracité de la phrase précitée du grand historien pour ces temps anciens ⁽²⁾ durant lesquels, a priori, l'homme ne disposait pas des techniques actuelles pour dominer la mer. Au premier siècle avant J.-C., dans ses *Odes*, Horace énonce la difficulté de la navigation méditerranéenne d'alors. Célébrant le départ de Virgile pour Athènes, il souligne combien la mer indigne, avec ses flots pleins de colère, était redoutable. Mais, ajoute-t-il, hardie à tout braver, la race humaine a brisé toutes les barrières ⁽³⁾.

L'homme surmonte donc l'obstacle physique que représente la Méditerranée, faisant exercer à celle-ci un rôle essentiel permettant des échanges entre les territoires riverains et surmontant les effets frontières que la mer provoque. Et quelques décennies après Horace, la Méditerranée permet à Rome d'unifier politiquement l'ensemble des pays riverains. Au début de l'ère chrétienne, la Méditerranée forme donc entre les territoires qui la bordent une sorte de marché commun ou plutôt de marché unique, selon les terminologies utilisées à propos de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen. La Méditerranée devient pour les Romains la *mare nostrum*, notre mer, donc une

mer intérieure, concept autant politique qu'économique. Cette place géopolitique donnée à la Méditerranée, incontestable pendant l'apogée de l'Empire romain, se constate-t-elle également à d'autres périodes historiques ? Comme elle ne s'applique pas continuellement dans la vie ancienne de la Méditerranée, cela signifie l'existence de périodes où, faute de *mare nostrum*, il serait préférable de parler de *mare clausum*, mer close, la Méditerranée se présentant alors davantage comme une barrière que comme un lien.

En réalité, l'histoire géopolitique de la Méditerranée est discontinue, oscillant entre des périodes plutôt *mare nostrum* bénéfiques au niveau de vie des populations par les enrichissements réciproques permis par les échanges, et d'autre plutôt *mare clausum*, lors de temps obscurs peu propices à l'amélioration des conditions de vie et ayant même des effets récessifs. Ainsi, cette mer entre les terres, selon son étymologie, a rempli des fonctions de porte ou de barrière entre ses peuples riverains.

UNE LIMITE POUR DEUX GRANDES CIVILISATIONS

Bien commun de tous les pays riverains, petits ou grands, qui l'entourent, la Méditerranée apparaît d'abord historiquement comme une limite. En raison de l'existence de puissantes civilisations sur les terres asiatique (Moyen-Orient) et africaine (Est de l'Afrique septentrionale), elle aurait pu remplir une fonction de route vers l'Occident comme elle sera plus tard, pour l'Europe occidentale, la route de l'Orient, parcourue pour cher-

cher des produits de luxe, ou, au Moyen Age, pour se procurer des épices.

Mais les civilisations mésopotamienne et égyptienne sont essentiellement terrestres : leur essor résulte notamment d'une révolution agro-pastorale et du défrichage des marécages, et s'appuie sur l'invention et l'utilisation du char à boeufs, de l'âne de bat, ou de la roue. Pour ces civilisations, la mer se présente essentiellement comme une limite à leur territoire. Ainsi, l'Égypte est peu présente sur la Méditerranée et son grand port maritime, Alexandrie, n'est fondé qu'en 332 avant J.-C. par des colons grecs.

LE RÔLE MARITIME DES PHÉNICIENS

Néanmoins, à partir du III^e millénaire avant J.-C., les techniques et les pratiques maritimes prennent leur essor avec les peuples marins de la Phénicie et du monde égéen. Même si l'on ne peut plus parler de *mare clausum*, on ne peut utiliser l'expression de *mare nostrum*, ou seulement en considérant tel ou tel sous-ensemble méditerranéen. En effet, la Méditerranée regorge d'espaces maritimes de petite taille, étroits et cloisonnés. Elle est morcelée en sous-ensembles organisés en chapelets (mers Adriatique, Egée, Tyrrhénienne, Ionienne), fermés par des îles (Sicile, Sardaigne, Corse, Baléares, archipel égéen), ou des péninsules (ibérique, italienne, balkanique). À défaut d'une *mare nostrum* unique, il existe des *mare nostrum* locaux conformes à la géographie des différentes civilisations. Ainsi, Cnossos, centre de la civilisation crétoise, étend son empire maritime sur la mer

Egée et y fait régner la paix, notamment pendant son apogée, de -1700 à -1400 avant J.-C. En Grèce, les Achéens ⁽⁴⁾, considérés comme un peuple indo-européen, s'installent en refoulant les Pelages. Ils se révèlent de grands marins et leur civilisation égéo-mycénienne (de -1580 à -1200 avant J.-C.), jusqu'à l'arrivée des peuples de la mer, tribus indo-européennes, entretient des relations commerciales avec la Crète, l'Égypte ou Chypre.

Auparavant, dans la Méditerranée orientale, la Phénicie créée, dès le III^e millénaire, une civilisation orientée vers le commerce maritime. Les Phéniciens explorent les rivages et inaugurent des routes commerciales, devenant les courtiers maritimes des grandes puissances. Après l'effondrement de l'empire achéen des Egéo-Mycéniens ⁽⁵⁾ au XII^e siècle avant J.-C., celui de l'empire hittite (Anatolie à la fin du XIII^e siècle) et tandis que l'empire égyptien décline, les courtiers phéniciens deviennent les plus actifs commerçants de la Méditerranée. Tyr est le principal port de la Méditerranée orientale et les Phéniciens fondent Carthage - nom désignant la nouvelle ville - vers -814 avant J.-C. Ils installent une série d'escales de l'Égypte au détroit de Gibraltar. Chacune est distante d'une trentaine de kilomètres, soit une journée de bateau. Ces escales sont d'abord de simples mouillages. Puis certaines deviennent des comptoirs temporaires de troc et d'autres des établissements permanents. Les Phéniciens exportent du Liban des verreries, du bois de construction (cèdres), et même de la main-d'œuvre qualifiée. Ils importent notamment de l'argent et de l'étain de la

péninsule ibérique, ainsi que du murex dont ils tirent la pourpre.

LES GRECS, MAÎTRES DE LA MÉDITERRANÉE

Pendant que Tyr subit plusieurs dominations (assyrienne, néobabylonienne, perse) du V^e au II^e siècles avant J.-C., les colons et marins grecs perfectionnent l'art de naviguer : ils conçoivent des navires plus effilés, augmentant la voilure, et inventent l'ancre. Ils deviennent les maîtres de la Méditerranée dominée par deux ports principaux : Syracuse, fondée en -734 par les Corinthiens, s'impose comme la plus grande cité maritime de la Méditerranée; puis Le Pirée, supplantant Corinthe et Egine, concrétise le développement de la puissance maritime d'Athènes. Les Grecs exportent alors leur savoir-faire maritime, par exemple à Massalia (Marseille). Ce port, fondé en -600 par des Grecs originaires de Phocie en Asie mineure, devient au I^{er} siècle le plus grand centre méditerranéen du commerce de l'étain, qui provient du massif central, du massif armoricain, ou des Cornouailles britanniques. Transporté jusqu'à Massalia, l'étain gagne les autres régions méditerranéennes. En échange, les bateaux apportent à Massalia des objets fabriqués : vaisselles, vases attiques, bijoux, sel, ainsi que du vin pour lequel les celtes indépendants manifestaient, semble-t-il, un goût immodéré⁽⁶⁾. Suite à la colonisation grecque, la viticulture s'implante en Gaule, mais sa production demeure insuffisante pour satisfaire les besoins. Massalia redistribue donc le vin importé puis produit dans la Gaule, même à des distances éloignées, comme

le prouvent au début du Ve siècle avant J.-C. le cratère, et les coupes de Vin (en Bourgogne).

L'essor de Massalia se diffuse sur la côte méditerranéenne, car les Phocéens essaient une série de colonies et de comptoirs entre les Alpes-Maritimes et la mer des Baléares : Ampurias en Catalogne et Velia forment avec Massalia les principaux ports commerciaux phocéens, bien que Massalia n'ait guère d'influence politique.

La force des grands ports méditerranéens repose sur leurs capacités à remplir quelques fonctions essentielles : d'abord, il convient d'organiser un bon accueil pour les navires ; ensuite, la possibilité de demeurer dans le port simplifie les transbordements ; celle d'offrir des charpentiers navals afin de réparer (et préalablement de construire les bateaux) est précieuse ; la capacité de pouvoir livrer de l'eau à boire est essentielle. Outre la sécurité physique du bateau et des navigateurs qui est bien entendue impérative, la sécurité du commerce est tout autant nécessaire, ce qui suppose des règles permettant d'échanger des marchandises et de pouvoir repartir avec des produits dont l'importation est autorisée. La sécurité du commerce, c'est également la possibilité de faire des bénéfices, ce qui suppose des taxes supportables et un monnayage d'argent.⁽⁷⁾

UNE EXCEPTION HISTORIQUE

Après avoir réduit la puissance athénienne, qui s'était, il est vrai, affaiblie de l'intérieur, Rome réalise cette situation historique exceptionnelle, un Etat bor-

dant la totalité des rives de la Méditerranée. Trois étapes essentielles ponctuent cette construction de la *mare nostrum*. Cédée à Athènes par les Romains en -166, Delos devient un entrepôt international et un centre cosmopolite, symbolisant l'essor maritime de Rome. En -146, la destruction de Carthage ôte aux Romains un important rival en Méditerranée. Enfin, le sénat romain prend une décision essentielle en 67 avant J.-C. : Pompée, élu consul, parvient à obtenir des pouvoirs extraordinaires (*lex Gabinia*) pour combattre les pirates qui sévissent en Méditerranée. En trois mois, tuant ou capturant 30 000 pirates, Pompée instaure l'ordre romain en Méditerranée, signant la disparition de la piraterie au moins jusqu'au III^e siècle après J.-C. La Méditerranée devient alors la *mare nostrum* des Romains, dont l'Empire embrasse tout l'*orbis terrarum* du bassin méditerranéen. L'époque impériale voit l'apogée de la vie maritime, même si, en hiver, la *mare nostrum* est le plus souvent une *mare clausum* en raison des hauts risques de navigation durant cette saison.

Comme le transport par mer est plus aisé et plus économique que le transport par terre, les escales méditerranéennes forment le principal réseau de transport de l'Empire. La marine marchande utilise la voile comme instrument de propulsion, tandis que la rame reste l'apanage des barques de pêche et des navires de guerre si souvent montrés dans les péplums. Le port d'Ostie, à 24 kilomètres de Rome, connaît son apogée au I^{er} siècle, et les grands ports de Marseille, Narbonne ou Fréjus attestent du monopole commercial de Rome en

Méditerranée. Fréjus ⁽⁷⁾ fondé justement au I^{er} siècle avant J.-C., est cité par Cicéron, Strabon, Pline ou Tacite. Il est un temps considéré comme le second port romain après Ostie, en raison de son important marché et de son caractère de lieu d'étape sur la voie aurélienne.

A une centaine de kilomètres à l'Est de Fréjus, on peut encore aujourd'hui admirer un des plus extraordinaires monuments dominant la *mare nostrum* : le trophée des Alpes ou trophée d'Auguste ⁽⁸⁾, haut de 46 mètres, symbolise une partie de la géopolitique romaine, le lien établi par l'Empire romain entre les territoires actuels de la France et de l'Italie et la sécurité des passages du sud de l'arc alpin. Il atteste la réalité d'un *pax romana*, obtenu grâce à la domination par Rome de quarante-quatre peuples alpins dont les noms sont gravés sur le trophée. Tour-phare réalisée en 13 avant J.-C. avec des étages à retraits progressifs, ce trophée est unique en Méditerranée.

Dans cette même période du dernier siècle de l'antiquité et des premiers de l'ère chrétienne, la Méditerranée orientale, et plus particulièrement la ville sainte de Jérusalem, se trouve reliée aux diverses rives méditerranéennes ⁽⁹⁾, car les juifs se répandent sur le pourtour méditerranéen avant, comme après la destruction du temple. Ainsi trouve-t-on des centres juifs à Ostie, Gênes, Bologne, Ravenne ou Naples.

LE RETOUR DE LA PIRATERIE

La fin de l'unité impériale marque celle de l'unité de la *mare nostrum*. Le déclin commence en Méditerranée occidentale,

puis la Méditerranée orientale, auparavant reste active et prospère, se ferme peu à peu. D'une part, les péripéties de la fin de l'Empire romain éloignent les peuples des usages maritimes et nombre de populations deviennent campagnardes et continentales. D'ailleurs, les besoins d'échange maritime diminuent considérablement compte tenu de la dépopulation du monde romain ⁽¹⁰⁾.

D'autre part, le retour de la piraterie s'accroît au V^e siècle, avant d'être prise en main par des marins islamistes, et n'encourage guère l'essor du commerce maritime. Les ports qui faisaient la vitalité de la *mare nostrum* déclinent ou disparaissent, sous le double effet de la récession économique et de leur incapacité à assurer la sécurité du commerce tant du côté mer que du côté terre.

Dans la seconde moitié du I^{er} millénaire de l'ère chrétienne, la *mare nostrum* laisse la place à une *mare clausum*. L'acuité des questions liées à l'insécurité est mise en évidence, à contrario, par les deux ports méditerranéens qui finissent par émerger dans la dernière partie du I^{er} millénaire : ils correspondent à des localisations naturellement protégées des agressions venues du continent et bénéficient d'une géographie naturelle leur permettant de surveiller de loin les éventuelles agressions maritimes. Venise, protégée par sa lagune, commence à s'organiser avec l'élection d'un premier doge en 697. Un siècle plus tard, commence la conquête d'un empire maritime en Istrie et en Dalmatie. En Campanie, Amalfi, protégée par des reliefs abrupts, devient, à compter du IX^e siècle, une république maritime florissante, avant de partager ses fonctions

avec d'autres ports de la Méditerranée occidentale, comme Pise et Gênes.

LA MÉDITERRANÉE, TOUJOURS RECOMMENCÉE

L'histoire géopolitique de la Méditerranée alterne le pire et le meilleur dans sa fonction d'échange et de liens entre les hommes. Elle demeure essentiellement une *mare clausum* jusqu'à ce que des hommes, les Phéniciens, les Grecs, puis les Romains parviennent à mettre en oeuvre des techniques et un savoir-faire maritimes. Dans les périodes où la Méditerranée ne dispose pas sur son pourtour de puissances locales ou régionales susceptibles d'assurer la sécurité du commerce et des transports, la Méditerranée a tendance à être une *mare clausum*. En revanche, à chaque époque et dans chaque partie de la Méditerranée où règne la sécurité des personnes et des biens, la Méditerranée se révèle un important ferment d'échanges, facilitant l'essor des civilisations et contribuant à améliorer les conditions de vie des populations. Car l'échange des biens et des services n'est jamais exclusivement commercial. Il implique d'autres échanges culturels et linguistiques. Il permet aux habitus locaux de s'enrichir au contact d'autres modes de vie.

Ces éléments de connaissance de la géopolitique méditerranéenne peuvent guider les réflexions géopolitiques contemporaines : la Méditerranée qui a été le centre d'un marché commun dans certaines périodes historiques ne pourrait-elle pas le devenir au XXI^e siècle ? Cela ne pourrait-il pas être favorable à

un développement équilibré de l'ensemble de ses pays riverains ? Cette idée simple semble d'autant mieux réalisable que la Méditerranée apparaît aujourd'hui comme un espace maritime assez favorisé, puisqu'il ne semble pas subir ou beaucoup moins souffrir de pirateries que d'autres comme la mer de Chine méridionale, ou, dans une moindre mesure, la mer du Nord.

L'association d'une partie des pays riverains de la Méditerranée septentrionale dans l'Union européenne devrait être complétée par une association multilatérale de l'ensemble des pays méditerranéens avec l'Union européenne. Afin que les puissances bordant la Méditerranée aient conscience de l'importance de cet enjeu, il conviendrait qu'elles acquièrent une vision géopolitique, économique, et écologique ren-

dant évidente la réalité contemporaine d'une *mare nostrum* commune. Les cultures méditerranéennes ont joué un rôle essentiel dans la formation de la civilisation occidentale et sont au cœur des racines de l'identité européenne⁽¹¹⁾. Plus récemment, la révolution industrielle s'est faite en dehors d'elle, compte tenu de la localisation des nouvelles sources d'énergie alors mises en exploitation. Mais, au XXI^e siècle, les contraintes de localisation économique de l'ère industrielle sont caduques, et rien n'empêche de penser la Méditerranée comme un lien d'échange pacifique entre les trois continents. Sans doute faut-il dans ce but avoir le courage d'un recommencement, en se rappelant la formule de Paul Valéry dans « le cimetière marin : La mer, la mer, toujours recommencée ! » ■

NOTES

1 Dumont, Gérard-François, *La dimension économique de la géopolitique méditerranéenne*, in : Sanguin André-Louis et alii, *Mare Nostrum*, Paris, L'Harmattan, 2000.

2 Horace, *Odes*, 1.3.

3 Homère désigne sous le terme « Achéens » tous les Grecs participant à la guerre de Troie.

4 Toynbee, Arnold, nomme minoenne-helladique-mycénienne la civilisation égéenne in : *L'histoire*, Paris, Payot, p.63.

5 De Planhol, Xavier, *Géographie historique de la France*, Paris, Fayard, 1988.

6 Amouretti, Marie-Claire, *Le regard des Grecs sur la guerre*, Paris, Ellipses, 2000.

7 Aujourd'hui, Fréjus présente l'ensemble archéologique romain le mieux conservé de France après Nîmes.

8 Dumont, Gérard-François et alii, *L'arc alpin*, Paris, Economica, et Zurich, Thésis Verlag, 1998.

9 Braudel, Fernand, et alii, *La Méditerranée*, Paris, Flammarion, 1986, p.22.

10 Dumont Gérard-François, *Les populations du monde*, Paris, Armand Colin, 2001.

11 Dumont, Gérard-François et alii, *Les racines de l'identité européenne*, Paris, Economica, 1999.