



HAL
open science

Instabilité structurelle en Méditerranée : entre contournements et raccourcis

Jean-Luc Arnaud

► **To cite this version:**

Jean-Luc Arnaud. Instabilité structurelle en Méditerranée : entre contournements et raccourcis. Leila Dakhli; Vincent Lemire. Etudier en liberté. Les mondes Méditerranéens. Mélanges offerts à Robert Ilbert, Publications de la Sorbonne, pp.113-121, 2016, 978-2-85944-949-0. halshs-03956371

HAL Id: halshs-03956371

<https://shs.hal.science/halshs-03956371v1>

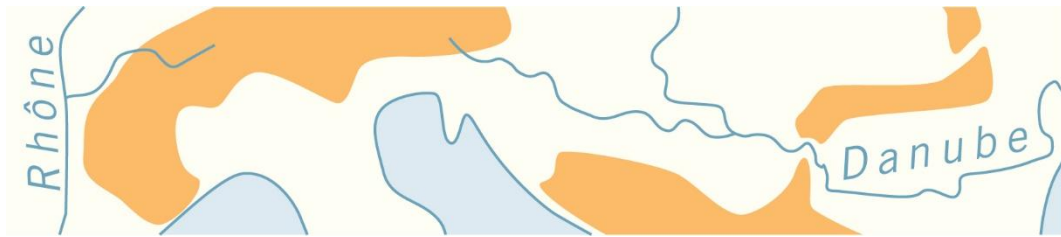
Submitted on 25 Jan 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License



Instabilité structurelle en Méditerranée : entre contournements et raccourcis

D'après Jean-Luc Arnaud, « Instabilité structurelle en Méditerranée : entre contournements et raccourcis », in L. Dakhli et V. Lemire (dir.), *Etudier en liberté les mondes méditerranéens*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2016, p. 113-121.

Résumé

Considérée suivant un point de vue élevé, la mer Méditerranée apparaît tout d'abord comme un vecteur de pénétration maritime vers l'est depuis la côte Atlantique. Au-delà de cet aspect, les rivages méditerranéens présentent des chantournements, des élargissements, des îles... qui offrent autant d'opportunités pour en faire des lieux singuliers. Par ailleurs, les Alpes au nord et l'Atlas au sud constituent des contraintes au déplacement des hommes et des biens qui définissent les itinéraires au long cours vers les rivages méditerranéens. Au contraire, plusieurs fleuves facilitent l'accès aux régions éloignées de l'arrière-pays. Ce substrat géographique, générateur de fortes différences, joue depuis plus de 25 siècles un rôle déterminant.

Abstract

Considered from a general point of view, the Mediterranean appears at first as a vector of maritime penetration towards the east from the Atlantic coast. Beyond this aspect, the Mediterranean shores present large gulfs, channels, islands... that offer opportunities to make them singular places. The Alps to the north and the Atlas to the south are constraints to the movement of people and goods that define long-distance routes to the Mediterranean shores. On the contrary, several rivers facilitate access to the remote regions of the hinterland. This geographic substratum, generator of strong differences, has played a decisive role for over 25 centuries in the organization of powers around the Mediterranean and their instability.



Ce texte et ces dessins sont sous licence creative common : [Attribution – ShareAlike 4.0](#).
(CC-BY-SA)

This text and theses drawings are under creative common license: [Attribution – ShareAlike 4.0](#) (CC-BY-SA)

Instabilité structurelle en Méditerranée : entre contournements et raccourcis

Rive nord / rive sud ; Maghreb / Machreq ; catholique / orthodoxe ; Turquie d'Asie / Turquie d'Europe ; Empire romain d'Orient / d'occident... Le vocabulaire qui exprime des lignes de partage ne manque pas pour rendre compte de l'organisation de la Méditerranée et il n'est pas facile de s'en départir. Il y a quelques années, pour en tenter l'expérience, Robert Ilbert m'a proposé de réfléchir à l'instabilité structurelle en Méditerranée. En voici quelques résultats. Ils nous entraînent dans un parcours de longue durée et dans un espace parfois éloigné des rivages méditerranéens. Éloigné aussi d'une approche disciplinaire classique, ce texte court le risque de mal distinguer l'histoire de la géographie, suivant la proposition de Marcel Roncayolo¹ ; éloigné des références érudites, il s'agit tout d'abord d'une invitation à la navigation dans le temps et dans l'espace.

Pour réduire les multiples césures évoquées plus haut, il convient de prendre un point de vue élevé qui permette d'envisager l'ensemble du bassin méditerranéen. L'examen de l'hémisphère nord de la terre, quelques degrés à l'ouest de Greenwich, montre tout d'abord une ligne nord-sud qui correspond à un changement de milieu. Cette ligne sépare l'océan atlantique et sa continuité polaire d'une vaste région de terres émergées. À peu près en son centre, cette ligne est interrompue par une étroite mais profonde pénétration maritime vers l'est. Elle sépare l'Europe de l'Afrique et elle est suffisamment étendue pour rejoindre le continent asiatique. Cette pénétration est bien une mer entre les terres : la Méditerranée.

Plus près du sol, en se plaçant d'un point de vue humain – bipède qui se déplace plus facilement à pied qu'à la nage –, cette mer constitue une importante ligne de rupture. C'est tout d'abord une limite qui a longtemps eu pour effet d'imposer sa contrainte aux mouvements migratoires originaires de l'Est. Qu'il s'agisse des invasions barbares entre les IV^e et V^e siècles, de l'arrivée des Bulgares ou encore des populations d'origine turkmènes au XI^e siècle, tous ont été arrêtés par les rives de la Méditerranée. L'exemple des Bulgares qui, malgré leur puissance au VII^e siècle, se fixent légèrement en retrait de la côte, dans les plaines situées au nord de la chaîne des Rhodopes, semble bien correspondre à un peuple de la terre qui ne sait pas tirer d'avantages d'une position côtière. La mer est effectivement une limite infranchissable pour des migrants orientaux qui, de toute évidence, sont meilleurs cavaliers que navigateurs. Au contraire, si l'on sait naviguer comme c'est le cas de plusieurs populations installées de plus longue date sur les rives du bassin – les Phéniciens et les Grecs puis les Provençaux – la relation à la mer est très différente. On sait depuis longtemps déjà en tirer d'importants avantages.

Cabotage et droiture

On distingue deux formes de navigation. La première, la plus ancienne, est le cabotage. Le navigateur suit la côte, il peut s'en éloigner de quelques kilomètres seulement pour couper au plus court sans jamais la perdre de vue. Cette forme de navigation requière peu de compétence, elle peut être conduite avec des embarcations très primitives. Malgré

¹ . Marcel Roncayolo, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990.

le peu de moyens nécessaires à sa mise en œuvre, le cabotage présente un intérêt considérable car il est plus facile de déplacer des charges sur un radeau que sur terre, même après l'invention de la roue. Les anciens Egyptiens qui, au second millénaire avant notre ère, creusaient des canaux pour alimenter les chantiers des pyramides en matériaux de construction, exploitaient déjà cette différence. Sur cette base, le cabotage a été pratiqué avec des embarcations sommaires jusqu'à une période récente. Par exemple, au début du XX^e siècle, au Liban, il est moins coûteux de transporter des marchandises entre Beyrouth et Tripoli par navire que par la voie côtière dont plusieurs sections sont encore impraticables par véhicule automobile. À ce moment-là, il est aussi plus avantageux de passer par les ports et la navigation pour faire voyager des marchandises entre l'arrière-pays de Beyrouth et celui de Tripoli. De la même manière, pour prendre un exemple provençal, il était préférable de transiter par Marseille et Cannes pour transporter des biens entre Aix-en-Provence et Grasse. Autrement dit, sur la base du différentiel des moyens à mobiliser entre voie terrestre et voie maritime pour obtenir le même résultat, le meilleur itinéraire n'est pas toujours le plus court, même si on dispose seulement d'embarcations primitives.

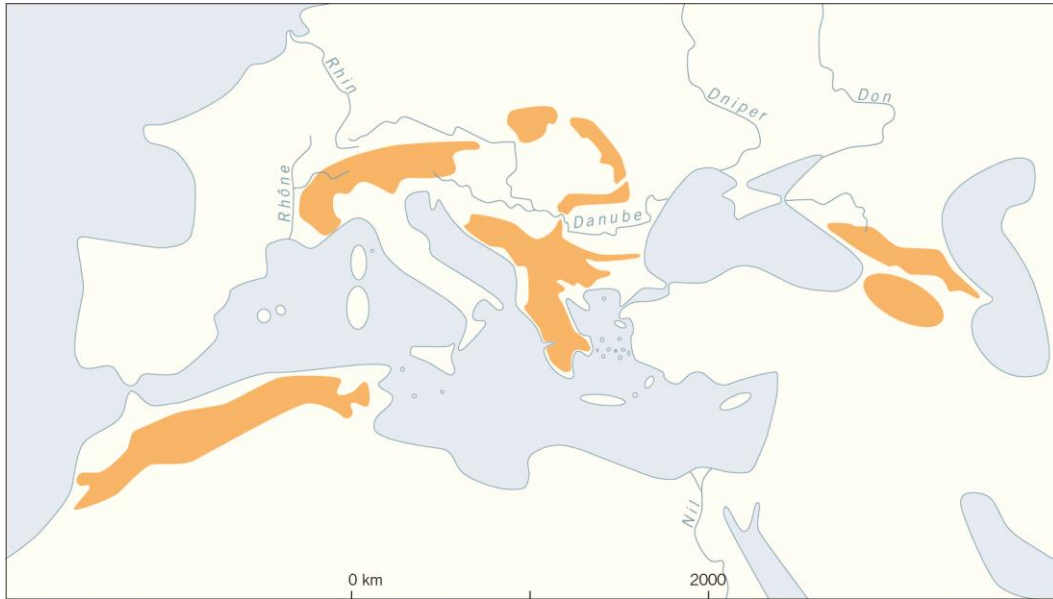
Cet avantage de la navigation a pour effet de conférer aux rivages – plus précisément aux lieux qui permettent d'embarquer et de débarquer facilement – un rôle privilégié, celui de point de passage obligé. Ces lieux deviennent des ports, des villes se développent ensuite autour d'eux. Ainsi, la relation entre chaque port et l'arrière-pays qu'il est à même de desservir, devient une relation d'interdépendance entre ces deux mondes et entre les pouvoirs qui en assurent le contrôle. Cette tension est accentuée par le fait que les ports présentent d'importantes différences avec les villes de l'intérieur. On y développe des savoir-faire particuliers tels que la navigation, la construction de navires, l'entreposage ou encore le courtage. Mais les ports ne sont pas seulement des lieux d'échanges de biens de consommation. Les opérateurs de ces activités sont d'origines multiples. La diversité de la population donne lieu au développement de compétences et de dispositions particulières pour en assurer la coexistence dans des espaces urbains denses. A ce titre, les ports sont aussi des lieux d'échanges culturels, linguistiques, religieux, voire gastronomiques... bien plus importants que la plupart des villes de l'intérieur.

Les origines du cabotage ne sont pas documentées mais les premières embarcations maritimes semblent avoir été construites en Méditerranée plus de 100 000 ans avant notre ère. Pour leur part, les Phéniciens en sont devenus des spécialistes dès le second millénaire. Ainsi, les ports deviennent très tôt des lieux stratégiques et des lieux de pouvoir. Mais par la contrainte visuelle qu'il impose, le cabotage constitue seulement un premier niveau d'opportunité qui réduit la zone navigable à une trentaine de kilomètres des rivages, un peu plus lorsque le relief situé en arrière des ports est assez proche et élevé pour être visible depuis une plus grande distance. En Phénicie, le mont Liban qui culmine à 3000 mètres d'altitude est visible en mer à environ 150 kilomètres de la côte par temps clair.

Droiture

Cette contrainte est assez forte pour que, très tôt, les navigateurs tentent de s'éloigner des côtes. Il s'agit de raccourcir les temps de traversée et de diminuer le nombre des escales par une navigation en droiture ou hauturière. La préhistoire de cette forme de navigation en Méditerranée compte encore de nombreuses incertitudes. La chronologie

généralement admise a été récemment bouleversée par la découverte d'objets taillés dans des couches archéologiques datées de 130 000 ans avant notre ère en Crète. Cette île est



La mer entre les terres, contournements et raccourcis (dessin de l'auteur)

située à 150 km du rivage le plus proche ; ainsi, son peuplement résulte nécessairement d'une navigation « en aveugle ». Avant cette découverte, on le datait de -9000 seulement. En tout état de cause, il est important de distinguer d'une part, les aventure ponctuelles et à sens unique – embarquements vers l'inconnu sans projet de retour, sachant qu'une part importante du peuplement des îles du Pacifique résulte de telles expéditions. Et, d'autre part, les navigations maîtrisées, réversibles, voire régulières. Dans l'attente de nouvelles données archéologiques, ce dont on est certain, c'est que les Phéniciens ont maîtrisé la navigation hauturière à partir du début du premier millénaire avant notre ère. Au cours des siècles suivants ils améliorent leurs navires pour devenir les meilleurs navigateurs du bassin méditerranéen comme en témoigne la multiplication de leurs comptoirs entre les côtes libanaises et le détroit de Gibraltar, voire au-delà.

L'intérêt du cabotage est fortement dépassé par la navigation en droiture dans la mesure où les navires et les marchandises atteignent plus rapidement et à moindre coût leur destination. Pour se repérer, les Phéniciens et les Grecs utilisaient les observations astronomiques mais ils étaient encore loin d'en maîtriser toutes les possibilités. Ainsi, malgré des siècles d'améliorations successives apportées au savoir-faire et aux instruments de navigation, les méthodes et les outils de calcul de la longitude en mer date seulement de la fin du XVIII^e siècle de notre ère : avant cette découverte, on était toujours susceptible de se perdre ! De manière générale on transporte deux catégories de marchandises, qu'il s'agisse de ressources naturelles ou de produits manufacturés. Tout d'abord, celles qui sont inégalement réparties d'un point de vue géographique : elles sont abondantes d'un côté et manquent d'un autre côté. Ensuite, les marchandises qui, même si elles sont également disponibles, sont plus chères d'un côté que de l'autre. Pour les premières, la baisse du coût du transport déterminée par la navigation en droiture ne change pas grand-chose. Par contre, pour les secondes, plus le coût du transport est faible, plus nombreuses sont les marchandises qu'il devient rentable de transporter.

Par ailleurs, en augmentant le nombre de relations directes depuis chaque point de départ, la navigation en droiture a pour effet de démultiplier les opportunités de transport.

Sur cette base, elle renforce le rôle des ports qui disposent de bonnes voies de communication avec leur arrière-pays. En contrepartie, elle a tendance à provoquer la désuétude de ceux qui, coupés pour une raison ou une autre de l'arrière-pays, constituaient seulement des relais maritimes dans le cadre du cabotage. On comprend ainsi qu'un bon port n'est pas seulement un bon havre pour les navires, c'est aussi une interface entre deux mondes. A ce titre, le développement de ses moyens de communication terrestres ou fluviaux avec l'arrière-pays est crucial. Plus ces voies sont aisément praticables, plus le port a des chances de devenir important. De ce point de vue, le port de Marseille occupe une position privilégiée : il bénéficie de la proximité de l'embouchure du Rhône qui permet de transporter des marchandises à bas coût sur plusieurs centaines de kilomètres vers l'intérieur.

Les ports dans cette situation ne sont pas si nombreux en Méditerranée : Alexandrie avec le Nil, Odessa avec le Danube, Rostov avec le Don et, dans une moindre mesure, Venise avec le Po, en sont les seuls exemples. Lorsque les voies de communication avec l'arrière-pays ne sont pas naturelles, elles sont toujours susceptibles d'être modifiées par des interventions humaines. Les enjeux sont importants, car tout changement dans l'itinéraire d'une voie d'accès entre l'arrière-pays et la côte peut-être décisif de la prospérité des ports environnants. C'est ce qu'ont bien compris les Français en Algérie lorsque, dès le milieu du XIX^e siècle, ils tentent de détourner vers Alger l'itinéraire de la caravane entre le Soudan et Tripoli. Cette caravane transporte en particulier de la poudre d'or à destination d'Istanbul et de l'Europe ; la modification de son itinéraire aurait donc permis de renforcer le port français d'Alger, au détriment de celui du port ottoman de Tripoli. Mais la géographie en a décidé autrement en opposant la chaîne de l'Atlas au passage des caravanes vers Alger.

En d'autres termes : la diversité des moyens nécessaires au transport des biens ou des personnes, par terre ou par voie d'eau, est une donnée fondatrice de pouvoirs et de conflits : pouvoir des ports, lieux de passage obligés ; conflits pour le contrôle de ces ports et l'acquisition des savoir-faire afférents. Ainsi, la connaissance des techniques de navigation peut lever la contrainte imposée par la mer, mais elle constitue également un facteur de mise en tension, suivant deux vecteurs : entre la côte et l'intérieur tout d'abord, dans la construction de relations de dépendances ou de complémentarité ; entre les villes côtières ensuite, à travers des relations de concurrence.

Contournements

Au-delà de ces aspects économiques et humains, revenons à la géographie. J'ai évoqué une pénétration maritime depuis l'Océan, vers l'est, pour décrire la Méditerranée. Mais, si la Méditerranée est effectivement plus étendue d'est en ouest que du nord au sud ce n'est pas pour autant une simple ligne d'eau assez large pour être difficile à franchir. Au contraire, cette mer est un espace composé de lieux très différenciés dont témoigne la multiplicité de leurs désignations particulières. On y trouve des mers – Adriatique, Egée, Marmara... – des golfes – du Lion, de Gabès, de Syrte... – des caps, des îles ou encore des détroits. Chacune de ces particularités géographiques donne lieu à une relation particulière entre les espaces terrestre et maritimes. Par exemple, un golfe offre aux caboteurs l'opportunité de « passer au plus court », en s'éloignant de manière temporaire de la côte, sans prendre de grands risques. Mais ce sont les détroits qui portent les enjeux les plus forts car ils rapprochent des rives très éloignées par ailleurs. On en compte quatre principaux :

Gibraltar, les Dardanelles, le Bosphore et le détroit de Kerch (entre la mer Noire et la mer d'Azov) ; à cette liste on peut ajouter le rétrécissement de l'entrée de l'Adriatique, entre Brindisi et Vlora.

Les détroits présentent plusieurs intérêts, pour les gens de la terre en particulier. Tout d'abord, il n'est pas nécessaire d'être très expérimenté en navigation pour les franchir. Même à Gibraltar (30 km), on peut naviguer à vue par temps clair. Les autres passages sont bien plus étroits et les quelques kilomètres qui séparent les deux rives peuvent être passés sur les embarcations les plus primitives. Ces opportunités ont été exploitées à de multiples reprises. La liste reste à dresser mais plusieurs passages massifs de populations ont eu un impact important sur l'histoire politique du bassin méditerranéen. Ainsi, par exemple, les Vandales passent en Afrique du nord par Gibraltar au début du V^e siècle ; trois siècles plus tard, ce sont les Arabes qui traversent au même endroit mais en sens inverse. Pour leur part, les ottomans franchissent les Dardanelles pour s'installer en Europe au milieu du XIV^e siècle. Leur premier établissement sur la presqu'île de Gallipoli est stratégique suivant deux points de vue. Cette position permet non seulement de contrôler le passage entre les deux rives mais aussi – dans la mesure où le détroit est aussi un point de passage obligé pour les navigateurs – le transit maritime entre la Méditerranée proprement dite et la mer Noire. Au siècle suivant, la prise de Constantinople par les Ottomans complète le dispositif : en tenant aussi le Bosphore, ils contrôlent à la fois le transit maritime entre l'est et l'ouest et les échanges entre l'Asie et l'Europe. Grâce aux détroits, quelques forteresses suffisent à exercer un pouvoir considérable sur une grande part de l'économie méditerranéenne. Après pratiquement un siècle de négociation et surtout six années de guerre, ce verrou s'entrouvre seulement à la fin du XVIII^e siècle à la faveur du traité de Küçük Kajnardja entre les Russes et les Ottomans (1774). À l'extrémité occidentale du bassin, les Anglais, qui occupent Gibraltar depuis le début du XVIII^e siècle, ont bien compris l'avantage qu'il est possible de tirer de cette position.

Une seconde catégorie de lieux joue aussi un rôle stratégique, il s'agit des îles. Mais alors que les détroits sont plutôt favorables aux « terriens », les îles intéressent surtout les navigateurs. La Méditerranée compte plusieurs milliers d'îles et leur répartition est très hétérogène. La plus grande part est concentrée en mer Egée entre la péninsule grecque, le plateau anatolien et la Crète. Dans cette région, les îles sont assez proches les unes des autres pour offrir des solutions de continuité entre des rives continentales éloignées. Ainsi, il est possible de franchir la mer sur plusieurs centaines de kilomètres entre le Péloponnèse et l'Anatolie sans vraiment prendre le large, sans qu'il soit nécessaire de maîtriser la navigation en droiture. Cette pratique suppose cependant de disposer d'une connaissance cartographique approfondie des particularités de chaque île. Ce n'est pas un hasard si, entre le XV^e et le XVII^e siècle, Venise est le plus important centre de production d'un genre spécifique de littérature maritime – les *isolaris* – qui rend compte de ces particularités.

Dans une moindre mesure, les îles de Pantelleria et de Lampedusa – situées entre la Tunisie et la Sicile – jouent le même rôle. Ces îles sont utilisées comme relais par les navigateurs phéniciens dès le XII^e siècle avant notre ère. Dans ce cas, les îles complètent le détroit de Sicile en ce sens qu'elles facilitent son franchissement. Cette position est d'autant plus stratégique qu'elle est à peu près à équidistance entre Gibraltar et les Dardanelles. Pour sa part, Malte s'inscrit aussi dans ce dispositif. Tout d'abord fortifiée par les Chevaliers, elle a pour effet de contenir les Ottomans dans la moitié orientale de la mer. À partir du début du XIX^e siècle, elle est occupée par les Anglais qui en font un relai complémentaire de Gibraltar pour le contrôle de la navigation et une base pour combattre les pirates barbaresques.

Enfin, il faut ajouter à cet inventaire une dernière catégorie de lieux très favorables aux navigateurs. Ce sont les golfes qui permettent à la mer de pénétrer loin entre les terres. L'ensemble de la Méditerranée peut être considéré de cette manière, elle s'étend en effet sur plusieurs milliers de kilomètres entre Gibraltar et l'embouchure du Don. De manière générale, les golfes constituent pour ceux qui savent naviguer un moyen de tirer parti du différentiel de coût entre navigation et transport terrestre. L'Adriatique et Venise en constituent le plus bel exemple. En effet, Venise ne commerce pas seulement en Méditerranée ; sa situation au fond de l'Adriatique lui permet de travailler en étroite relation avec l'Europe centrale. Par exemple, elle tire d'importants profits du commerce du fer allemand avec la rive sud de la Méditerranée. L'histoire de la Sérénissime se termine au début du XIX^e siècle. Ce sont alors les Autrichiens qui entrent dans le jeu. Le port de Venise est délaissé au profit de Trieste – situé en face – qui devient rapidement le principal débouché de l'Empire des Habsbourg en Méditerranée. Cette position est confortée à la fin des années 1850 avec l'ouverture d'une voie de chemin de fer entre Vienne et Trieste. Dans une moindre mesure et au fond de golfes moins profonds, plusieurs villes telles que Thessalonique, Izmir, Alexandrette, Sète ou encore Gênes, occupent des positions similaires. Pour leur part, les golfes encore plus étroits sont aussi très convoités dans la mesure où ils sont plus faciles à protéger à la fois contre les tempêtes et contre les marines ennemies. C'est le cas par exemple de Toulon, de Tunis, de Kotor, de Tobrouk ou encore de Carthagène.

Cet inventaire des particularités géographiques qui présentent chacune des contraintes et des opportunités, économiques et/ou militaires, montre combien la complexité du découpage des côtes en Méditerranée en fait un espace hétérogène dont chaque lieu est susceptible de devenir un objet de conflits depuis bientôt trois millénaires.

Raccourcis

On a examiné combien la géographie offre des opportunités et oppose des contraintes au développement des moyens de transport. Mais cette relation n'est pas à sens unique. Les interventions humaines sur l'organisation de l'espace pour échapper aux contraintes de la géographie ont été multiples. Il est toujours coûteux – et parfois risqué – de contourner un cap, de faire transiter des marchandises d'un milieu à un autre ou encore de changer d'opérateur. Ainsi, l'histoire des transports en Méditerranée est en quelque sorte celle d'une recherche permanente de « raccourcis » et de solutions de continuité. Suivant que l'on est marin ou terrien, les besoins ne sont pas les mêmes et les moyens mis en œuvre diffèrent. La diplomatie est un de ces moyens. Elle a toujours constitué un déterminant important des possibilités de naviguer en Méditerranée. Les exemples sont multiples. On peut citer les traités de la période médiévale entre les Byzantins et les Génois ou les Vénitiens, dont le commerce se développe alors jusqu'en Crimée. A la fin du XVIII^e siècle, le traité entre les Russes et les Ottomans autorise la marine du Tsar à traverser les détroits du Bosphore et des Dardanelles. Dans les années qui suivent les pays d'Europe occidentale négocient des traités semblables.

Ces autorisations, qui permettent aux marines européennes de transporter des marchandises directement depuis la mer Noire sans transiter par les entrepôts d'Istanbul ni s'acquitter des taxes correspondantes, ont des effets considérables sur l'organisation du commerce proche-oriental. Les marchandises en provenance d'Iran et à destination de l'Europe – en particulier les soies du Gilan –, qui transitaient par Bagdad, Damas et la côte

syrienne, sont alors détournées vers le nord. La voie par la steppe syrienne est devenue moins avantageuse que celle qui passe par Tabriz et Trébizonde, dans la mesure où celle-ci assure une plus grande part de l'itinéraire par navigation. L'établissement de cette voie, qui réactive un itinéraire médiéval tombé en désuétude pendant les premiers siècles ottomans à cause de la fermeture de la mer Noire aux marines européennes, prend plusieurs décennies mais, à partir du début du XIX^e siècle, ses effets se font sentir sur la caravane entre Bagdad et Damas – 1000 à 2000 chameaux 2 à 3 fois par an – qui perd les trois-quarts de son activité pendant la première moitié du XIX^e siècle.

La continuité peut aussi trouver sa source dans le contrôle exercé par un même opérateur sur des moyens de transports différents mais complémentaires. Cette solution est surtout développée au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. Par exemple, les principaux actionnaires de la compagnie de chemin de fer PLM Paris-Lyon-Marseille, ont aussi des intérêts dans des compagnies de navigations qui chargent à Marseille et dans la société qui exploite la voie ferrée entre Beyrouth et Damas. Ainsi, le même opérateur assure la prise en charge des marchandises qui lui sont confiées d'un bout à l'autre de la chaîne de transport, quel que soit le moyen utilisé.

Une troisième forme de continuité intervient directement sur l'organisation de l'espace géographique. Tout d'abord, les marins cherchent à éviter les longs contournements des caps et les ruptures de charge par le creusement de canaux. L'histoire de ces aménagements débute en Egypte au XIX^e siècle avant notre ère avec le creusement d'un canal entre le Nil et la mer Rouge. Elle se poursuit pendant l'Antiquité avec la rampe de Corinthe, qui permet d'éviter le contournement du Péloponnèse (le canal qui lui succède a été ouvert en 1893). Pour leur part, les Romains imaginent un canal entre la Méditerranée et l'Atlantique. Il est finalement mis en œuvre sous Louis XIV au milieu des années 1660, pour donner naissance au canal du Midi. Cet aménagement ne présente pas seulement l'intérêt d'éviter le contournement de la péninsule ibérique, il permet aussi d'échapper au contrôle espagnol du détroit de Gibraltar. Grâce à ce canal les marines françaises de Méditerranée et d'Atlantique peuvent se rejoindre de manière indépendante des relations politiques entre la France et l'Espagne. La Méditerranée est un cul de sac, elle a perdu son statut de centre du monde depuis la fin du XV^e siècle avec la découverte des Amériques et la circumnavigation. Pour assurer son raccord avec l'Asie lointaine et éviter le contournement maritime de l'Afrique, le canal de Suez est ouvert à la navigation en 1869. A la suite de cette ouverture, la Méditerranée devient à nouveau l'objet d'enjeux intercontinentaux. Plus au nord, au VIII^e siècle, Charlemagne engage des travaux pour un canal entre le Rhin et le Danube. Le chantier est abandonné mais le projet est repris au XX^e siècle. Après 70 ans de travaux, le canal est inauguré en 1992. Il permet de passer de la mer Noire à la mer du Nord en trois semaines seulement.

Ce dernier exemple peut sembler loin de la Méditerranée, mais, je l'ai évoqué, les ports sont des interfaces entre deux mondes et la principale difficulté rencontrée par les ports de Méditerranée du nord est l'accès à l'arrière-pays, barré par la chaîne des Alpes. On peut par exemple se demander pourquoi les échanges de l'Europe centrale avec la Méditerranée sont plutôt passés par Venise que par Gênes : ce sont les Alpes qui ont fait la différence. Alors que l'arrière-pays génois est limité à l'ouest et au nord par des montagnes franchissables pendant plusieurs mois chaque année, Venise bénéficie du col du Brenner, à 1370 mètres d'altitude seulement. Pour leur part, les voies situées plus à l'ouest – par le Simplon et le Saint-Gothard – passent à plus de 2000 mètres. J'ai évoqué la relation entre la fortune du port de Marseille et sa proximité avec l'embouchure du Rhône. Ce fleuve est d'autant plus important qu'il constitue la première voie de contournement des Alpes par

l'ouest. Depuis la Saône qui le prolonge vers le nord, l'Europe centrale est d'autant moins éloignée que quelques centaines de kilomètres seulement la sépare d'une autre grande voie navigable : le Rhin. En ce sens, le canal Rhin-Rhône, dont le creusement a été engagé à la fin du XVIII^e siècle, a aussi joué un rôle important sur les échanges en Méditerranée.

Si les voies navigables permettent de contourner les Alpes – par l'ouest avec le Rhône et par l'est avec le Danube – les voies terrestres rencontrent toujours les mêmes difficultés. Il faut attendre la mise au point de nouvelles technologies pour franchir la montagne. La seconde moitié du XIX^e siècle est décisive à cet égard car les chemins de fer améliorent fortement le rendement des voies de communication. Par exemple, à partir de 1867, une voie ferrée passe le col du mont Cenis en cinq heures alors qu'il en fallait douze auparavant en diligence. En 1894, le chemin de fer entre Beyrouth et Damas, qui franchit le mont Liban à 1800 mètres d'altitude, réduit considérablement le temps de transport entre les deux villes. Mais les pentes qu'une voie ferrée de largeur normale peut gravir restent très limitées. Les tunnels constituent donc la seule solution pour éviter les points de passage trop élevés. Dans les Alpes, le plus ancien a été ouvert en 1871. Ses douze kilomètres permettent de passer de Saint-Jean de Maurienne à Modane sous le Mont-Cenis. Ensuite les tunnels sous les Alpes se multiplient rapidement. Celui du Simplon ouvert en 1906 se développe sur vingt kilomètres. Il sera le plus long du monde pendant 76 ans. Ces aménagements sont eux aussi éloignés des rives de la Méditerranée, mais les inquiétudes dont témoignent les édiles marseillais à leur égard pendant plus de vingt ans, montre combien elles sont susceptibles de donner lieu à une recomposition des hiérarchies entre les ports. Au tournant des XIX^e et XX^e siècles, la construction d'un réseau de voies ferrées dans les Balkans joue exactement le même rôle.

Quels que soient les progrès techniques ou bien les accords politiques et économiques, les multiples détours provoqués par les caps, les golfes, les détroits et les îles sur les rives de la Méditerranée, ne seront pas pour autant rabotés. Ils offriront toujours autant d'opportunités qu'ils opposeront de contraintes aux activités humaines – pas seulement d'échanges et de transport. S'il est évident que les îles de la mer Egée ne constituent plus des points de repère pour naviguer entre la Grèce et la Turquie, d'autres opportunités offertes par ces îles en font actuellement une région tout aussi particulière que pendant les siècles précédents. Par ailleurs, l'exemple des recompositions entraînées par la réouverture de la mer Noire à la navigation européenne à la fin du XVIII^e siècle montre que les contraintes politiques peuvent conduire à des contournements ou des détours peu avantageux. En fait, l'organisation de l'espace offre des opportunités multiples mais c'est la manière dont le politique se les approprie qui détermine les itinéraires effectivement exploités et les activités mises en œuvre. En France, la décision d'abandonner le projet d'élargissement du canal Rhin-Rhône en 1997 constitue un bon exemple : si elle a détourné les établissements industriels vers d'autres régions, elle a sans aucun doute favorisé le développement d'une nouvelle forme de tourisme. Enfin, le monde n'est pas en paix et, à ce titre, les enjeux stratégiques en Méditerranée sont considérables. Les Anglais ne sont pas plus prêts à lâcher Gibraltar que les Russes ne pensent abandonner leur base de Latakieh (Syrie) et leur droit de passage dans les détroits.