



Survol d'une histoire de la Méditerranée

André Fourès,

Commissaire général de la marine (2S)

Qu'il s'agisse d'évoquer « L'Histoire de la Méditerranée » ou « La Méditerranée dans l'Histoire », que dire de neuf ? « Ce milieu du monde où se pénètrent tous les milieux », ce berceau de trois civilisations procédant de communes sources religieuses, inspirées d'un même Livre, ne se prête guère au résumé et à la synthèse. Sa complexité supporte encore moins les approximations.

Tout n'a-t-il pas déjà été exploré, analysé ? À commencer par le Temps long, avec Fernand Braudel¹. Quant au Temps court, celui de l'histoire événementielle, les travaux de l'historien britannique David Abufalia², sont venus récemment l'éclairer en cherchant à mettre à l'avant-plan l'expérience humaine de tous ceux qui s'aventuraient sur la mer et vivaient d'elle. Une histoire de la Méditerranée est naturellement une histoire des peuples et des cités, mais c'est en cherchant à mettre au cœur du récit l'espace maritime lui-même, que ce survol veut s'attacher.

Longtemps, les marins de la mer Atlantique n'ont pas su où ils allaient et, pour paraphraser Churchill, souvent quand ils arrivaient ne savaient pas où ils étaient ! Au-delà de Gibraltar, les « ailleurs », étaient des mondes inconnus. On cherchait la route des Indes et on découvrait autre chose, on longeait les côtes d'Afrique et on trouvait la route des Indes. Il fallut attendre 1819 pour comprendre que les terres australes étaient un continent et la fin de ce même siècle pour découvrir, vers les terres boréales, le passage du nord-ouest.

Sur le pourtour méditerranéen, pas de *terra incognita*, pas d'indigène fuyant à l'approche du vaisseau venu de nulle part. Très tôt, c'est dans des ports,

1. Braudel, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*.

2. Abufalia, David, *The great sea. A human history of the Mediterranean*, Allen Lane, 2011.



eux-mêmes fondés le plus souvent par d'autres marins, qu'abordait le marin de Méditerranée. Les routes maritimes étaient connues et avaient même été les premières à avoir été cartographiées à en croire la Carta Pisana, le plus ancien portulan connu, tracé sans doute à Gênes vers 1290.

La Méditerranée recelait ainsi peu de mystères et le grand large conduisait vite à une autre côte. Alors, telle quelle, loin d'apparaître comme un obstacle, elle fut de tous temps propice au voyage, aux échanges et aux confrontations.

Une mer au milieu des terres

C'est une mer « au milieu des terres ». Une mer de modeste étendue. Ostie, le port de Rome, n'était jamais qu'à huit jours de navigation de l'antique Guadès (Cadix), à trois jours de Massalia (Marseille), à dix jours d'Alexandrie. On pouvait s'y livrer au cabotage, naviguer de cap en cap, et on sut, très vite, s'aider des étoiles. Mais, pour être moins marquée d'inconnu qu'ailleurs, l'aventure maritime n'en restait pas moins sujette aux dangers. Plus qu'ailleurs, peut-être, les violents coups de vent et les pirates pouvaient transformer chaque voyage en drame.

L'histoire de la Méditerranée est riche de ces aventures. Dès le II^e millénaire, elles conduisirent les premières cités, sur la côte de l'actuel Liban, à entrer en contact avec le monde égéen, avant que leurs marins ne voguent vers l'ouest, précédant d'autres poussées qui amenèrent en Sicile les Grecs de plusieurs cités, ceux de Phocée à Marseille et, à en croire L'Enéide, les derniers Troyens en Etrurie pour fonder Rome.



Thalassocraties et impérialisme

Cette histoire nous a laissé pour modèles les thalassocraties phéniciennes et l'impérialisme athénien. Apparues vers 3000 avant JC, les cités phéniciennes n'étaient pourtant qu'une très lâche confédération de petits royaumes indépendants, disséminés sur une côte riche en ports bien abrités. Face à la Grèce égéenne et à la Crète, à quelques jours de mer de l'Égypte et non loin de la route des caravanes venues de l'Euphrate, leurs marins et leurs marchands étaient naturellement en situation de transporter et de commercialiser les matières premières comme les produits fabriqués par d'autres. Commerçants avisés, mais aussi pirates (alors, une activité commerciale naturelle), l'extension de leurs implantations de l'Égypte à Gibraltar, à Chypre, à Malte, en Sicile et en Sardaigne, sur les côtes de l'Étrurie, et de l'Afrique du nord, en Espagne et aux Baléares, répondait au besoin de trouver des marchés ; leur « empire » n'était en réalité qu'un réseau d'escales et de comptoirs. Sans autre force que leurs navires, les Phéniciens, dominèrent la Méditerranée jusqu'au début de la grande colonisation grecque du VIII^e siècle, préfigurant le rôle que joueraient les grandes cités maritimes de Méditerranée, du Moyen-âge au XVII^e siècle.

Intimement lié à la suprématie exercée sur la mer par la cité d'Athènes, tout à la fois démocratie et thalassocratie, l'impérialisme, lui, est apparu lorsque, après avoir vaincu les Perses à Salamine en -480, Athènes rassembla autour d'elle les royaumes grecs de la mer Egée, de la mer ionienne et d'Asie mineure dans une alliance défensive permanente. Au départ égalitaire et volontaire, la Ligue de Délos, formée contre un retour éventuel des Perses, ne fut plus que l'instrument de la domination d'Athènes quand la menace eut disparu. Elle ne survécut pas à la guerre du Péloponnèse, mais avait suscité chez un auteur inconnu l'occasion d'une réflexion sur ce que pouvait être un impérialisme, en liant dans un long développement puissance commerciale, politique et militaire³.

La Mare Nostrum

Ce fut à la République que Rome dut son Empire ! La victoire sur Carthage lui avait amené les provinces d'Afrique et d'Hispanie, la Grèce et la Macédoine étaient déjà soumises, les provinces d'Asie occupées et l'Égypte annexée après Actium en -31, lorsque Octave devint Auguste en -27. À cette date, Rome était donc présente sur toutes les rives d'une mer que le Grand Pompée avait déjà débarrassée (en quelques mois !) de tous ses pirates. Il n'y eut plus alors, d'est en ouest, qu'une seule Méditerranée, une mer romaine. Ce fut un moment unique et ce moment dura quatre siècles !

Mare Nostrum ? Le terme suggérait la possession, mais il ne s'agissait

3. « *La Constitution des Athéniens* ». Ce pamphlet contre la démocratie, est le premier texte connu de la philosophie politique occidentale.

pas de cela. Il désignait moins un espace possédé qu'un espace contrôlé sur lequel des milliers de bateaux marchands pouvaient naviguer en toute sécurité. Sa maîtrise fit la force et l'unité de l'Empire, autant que les légions, sinon plus⁴.

Souvent négligée par les chercheurs⁵, la marine représentait un facteur décisif dans la stratégie du monde romain. Déployé autour d'une mer intérieure, l'empire avait de longues lignes de communications maritimes qu'il fallait protéger. Les escadres impériales montaient une garde armée permanente face à des adversaires qui étaient réduits à l'impuissance grâce au maintien de la supériorité de l'État romain.

Dans le flux continu des approvisionnements, qui convergeaient vers Rome, les arrivées de grains en provenance des provinces d'Afrique, d'Espagne et d'Égypte revêtaient une importance toute particulière. L'enjeu était la subsistance et l'ordre public du cœur de l'Empire, d'une agglomération d'un million d'habitants. Depuis Auguste, la responsabilité de ce ravitaillement, mais aussi de toutes les denrées de première nécessité, avait été confiée à un préfet impérial permanent, le préfet de l'Annone. Travaillant en liaison avec l'administration des provinces, passant des contrats avec les transporteurs et les commerçants. Le magistrat veillait à la constitution de stocks dans des entrepôts d'État pour remédier aux aléas sur les récoltes, aux difficultés, voire à la quasi-interruption, du trafic maritime en hiver. Il savait avec précision quelles récoltes pouvaient être espérées (selon la hauteur atteinte par la crue du Nil, par exemple), procédait éventuellement à des réquisitions hors des territoires habituellement pourvoyeurs, organisait l'acheminement des marchandises, contrôlait le marché libre et veillait au maintien de prix raisonnables, jusqu'à influencer directement sur les cours. Mais, tout cela aurait été vain si une condition première n'avait pas été remplie : celle de la sécurité des routes maritimes. L'Histoire nous apprend que celle-ci fut préservée presque jusqu'au bout et que, même lorsque Constantinople fut menacée par les Huns au Ve siècle, rien n'empêcha qu'elle fut ravitaillée par mer.

Les grandes fractures

Avec la chute de Rome, en 476, le centre de gravité de la Méditerranée s'est déplacé vers l'Orient, lorsque l'islam surgit au VII^e siècle.

Cette vague de fond venue du désert submergea la Syrie et l'Égypte. Elle s'étendit très vite vers l'ouest, la Cyrénaïque, la Tripolitaine, le Maghreb enfin. En 711, elle toucha la côte espagnole au djebel Tarik, le futur Gibraltar.

En leur permettant d'accéder aux ressources de l'Égypte et du littoral de Syrie, aux connaissances maritimes de leurs peuples et aux moyens de leurs chantiers, cette conquête terrestre donna aux Arabes les capacités nécessaires pour affronter l'Empire byzantin sur mer comme en témoigna, dès 655, leur premier

4. De Graaw Arthur, *Mare Nostrum, le cœur de l'Empire romain*, *Chroniques d'Hérodote.net*

5. Reddé Michel, *Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine sous l'empire romain*, École française de Rome, 1986.



succès naval à la bataille des Mâts, sur la côte d'Anatolie. La lutte se poursuivait ensuite... et dura plus de quatre siècles ! Aucun n'avait pu l'emporter sur l'autre quand, à partir du XI^e siècle, l'occident chrétien partit conquérir la Terre sainte.

Ce fut le temps des Croisades. Celles-ci n'aboutirent à rien de durable, si ce n'est à nourrir un imaginaire et quelques rancœurs, encore très présentes dans les mémoires. Elles aboutirent aussi à promouvoir la puissance de Venise et de Gênes, à affaiblir l'Empire byzantin avec lequel l'hostilité ne cessa de croître tout au long du XII^e. En s'emparant de Constantinople, en 1204, les Latins réussirent là où les musulmans avaient échoué par deux fois. À la fracture avec l'islam s'ajouta désormais, de façon irréductible, la division du monde chrétien.

Trois aires de civilisation se partageaient désormais le domaine méditerranéen : celle de l'islam, celle de la chrétienté grecque et celle de la chrétienté latine. Chacun campait sur ses rives, jusqu'au moment où deux bascules s'opèrent.

La première fut provoquée par la poussée des Ottomans qui, partis d'Anatolie, s'étaient lancés à la conquête simultanée et méthodique de l'Asie mineure et des Balkans. Parvenus en 1347 à Gallipoli, au bord de la mer Egée, ils mirent encore un siècle avant d'encercler complètement Constantinople, qui fut finalement prise en 1453.

La deuxième bascule résulta de la *Reconquista* de la péninsule ibérique par les Rois Catholiques. Achevée au bout de quatre siècles, avec la chute du sultanat de Grenade en 1492, elle avait vu naître le royaume d'Aragon qui, en possédant Valence, Barcelone et Majorque, s'affirma au XIII^e siècle comme une véritable thalassocratie⁶.

Cette même année 1492, l'Espagne découvrit un nouveau monde qu'elle ne tarda pas à s'approprier et l'Empire ottoman, en occupant l'Égypte en 1517, eut un pied sur trois continents ! Désormais, la confrontation entre le monde de l'islam et le monde chrétien devenait celle de deux « super puissances aux ambitions planétaires »⁷. La Méditerranée fut le théâtre de leur duel.

L'affrontement de deux empires

Poursuivant, en effet, sa progression vers l'ouest, aux dépens des « mécréants d'Europe » qui ne furent bientôt plus tolérés en Méditerranée orientale qu'au prix d'un tribut, l'Empire ottoman s'était également étendu en Méditerranée occidentale en imposant son autorité aux cités corsaires, les « régences barbaresques » de Tripoli, Tunis et Alger.

6. Un témoignage subsiste de cette époque avec le *Livre du Consulat de la mer*, dans lequel les Catalans rassemblèrent dès 1258-1260 les éléments épars des coutumes maritimes, un ouvrage qui fera autorité en Méditerranée pendant des siècles. Pareillement, c'est à des cartographes majorquins que l'on doit les plus beaux portulans du XIV^e siècle. Le royaume possédera encore la Sicile (1282), Malte (1283), Minorque (1287), la Sardaigne (1323), deux duchés en Grèce (1377) et Naples (1422). Le royaume fut réuni à la couronne d'Espagne en 1516.

7. Jean Carpentier, François Lebrun, *Histoire de la Méditerranée, Le Seuil, 1998*

Le coup d'arrêt fut porté à Lépante, sur la côte occidentale de la Grèce, où la flotte espagnole, renforcée par des galères vénitiennes, génoises, pontificales, maltaises et savoyardes, écrasa celle des Turcs en 1571. Moins décisive qu'on ne la présente généralement, cette défaite ne devait en effet pas mettre en cause les fondements de la puissance des Ottomans, qui conservèrent Chypre, prise deux mois plus tôt, et qui soumirent encore Tunis, deux ans plus tard. Toutefois, elle laissa la Méditerranée divisée en deux zones d'influence : l'occidentale dominée par les Espagnols et l'orientale (et méridionale) contrôlée par la Porte et ses vassaux de Tripoli, Tunis et Alger⁸. Dans l'une et l'autre, les affaires reprirent de plus belle, sans que ni l'une ni l'autre ne se soient transformées en « lac de paix ».

En dépit de la perte de Chypre en 1571, mais toujours présente en Crète et dans les îles ioniennes, Venise demeurait en situation de poursuivre son commerce avec la terre d'islam. Réellement actifs depuis les premières entreprises de Jacques Cœur, à partir du milieu du XV^e siècle, les marchands français pouvaient se prévaloir, grâce aux « capitulations » signées entre François I^{er} et les Ottomans en 1536, de facilités dans les « Echelles du Levant », de l'Égypte aux ports d'Anatolie et celles de « Barbarie », en Afrique du nord. Dans leur sillage, les Anglais et les Hollandais n'avaient pas tardé à leur tour à faire d'excellentes affaires après avoir conclu leurs propres capitulations, dès 1580 pour les premiers et en 1612 pour les seconds.

Toutefois, l'activité des marchands se heurtait à une situation de guerre larvée, du fait des régences barbaresques. Celles-ci, qui avaient acquis une large autonomie, considéraient en effet que les capitulations et autres traités, signés à Constantinople, ne pouvaient leur être applicables pour ce qui concernait la guerre de course et la restitution des captifs. De leur point de vue, cette chasse à la navigation des pays échappant à l'islam était légitime et ne dépendait pas de l'existence ou non d'un état de guerre, puisque le Coran ordonnait de poursuivre l'Infidèle jusqu'à ce qu'il reçoive le Livre ou paie le tribut !

Dans ces conditions, la piraterie ne pouvait que poursuivre ses ravages, causant des dommages considérables au commerce, par le nombre croissant des captures et par le climat d'insécurité qui pénalisait l'activité maritime. Les trêves, voire les traités, n'y pouvaient rien, pas plus que les « caravanes » des chevaliers de Malte, les bombardements épisodiques des cités corsaires ou la traque de leurs vaisseaux, par les flottes royales d'Europe.

Entre deux océans

La découverte d'un nouveau monde par le Génois Christophe Colomb, et l'arrivée de Vasco de Gama aux Indes après le contournement de l'Afrique six ans plus tard, changèrent l'histoire économique de la Méditerranée en la plaçant en marge du courant de métal précieux venu d'Amérique, et en détournant le commerce des épices au bénéfice des ports du nord de l'Europe et

8. Sans oublier les corsaires marocains de Salé, qui sévissaient surtout en Atlantique.



de l'Atlantique. Désormais, la richesse circulait ailleurs, comme les Barbaresques l'avaient très bien compris en étendant leurs raids au-delà de Gibraltar, jusqu'en Islande !

Le champ clos des puissances européennes

L'affaiblissement simultané de l'Espagne et de l'empire ottoman laissa le champ libre au pays qui semblait avoir tous les atouts pour devenir une grande puissance méditerranéenne : le royaume de France.

Longtemps fort discrète en Méditerranée (il est vrai que la Provence n'avait été rattachée au royaume qu'en 1481), la France commença à s'y affirmer sous Richelieu, lorsque la Guerre de Trente Ans l'opposa à l'Espagne. Mais, ce fut surtout la nécessité de mettre un frein aux courses barbaresques qui poussa Louis XIV à aller plus loin. Le « Roi très chrétien » ne pouvait en effet qu'être sensible aux arguments de ceux qui avaient gardé l'esprit des croisades et se lamentaient du sort des milliers de captifs : enlevés en mer ou razzés sur les côtes de Provence et de Corse, vendus comme esclaves ou contraints de se convertir. Bref, pour l'une ou l'autre raison, mercantile ou religieuse, la France voulut régner en Méditerranée.

Cette ambition se manifesta au moment même où les grandes cités maritimes voyaient leur importance décroître.

Dès 1658, Marseille et ses commerçants, dont la prospérité des affaires était naturellement la seule politique, furent contraints de se plier à l'autorité de Louis XIV et ne durent en 1667, qu'à l'action diplomatique et militaire du jeune Roi, le rétablissement de leur vieux comptoir installé près de Bône. Deux ans plus tard, l'orgueilleuse Venise, la mère du « premier empire colonial de l'occident »⁹, finit par perdre Candie, que les Turcs assiégeaient depuis un quart de siècle ! En 1685, enfin, l'abaissement de Gênes fut illustré par l'humiliation de son Doge, qui fit le voyage de Versailles pour présenter les excuses de « La Superbe » à laquelle Louis XIV reprochait d'avoir soutenu l'Espagne.

Cette dernière, après Lépante, avait paru invincible, jusqu'à ce que sa *Grande y Felicima Armada*, victime des tempêtes atlantiques, ait cessé de l'être en 1588. Depuis, le temps avait passé. Se consacrant à protéger le commerce transatlantique, ses possessions d'Amérique, la mer des Antilles et le golfe du Mexique, la marine espagnole s'épuisa dans une série de guerres contre les Pays-Bas, l'Angleterre et la France et dut renoncer à toute hégémonie en Méditerranée, sans que la France, contrainte de diviser ses escadres entre chacune de ses façades, soit en mesure de lui succéder.

Il n'y avait donc plus de superpuissance maritime dans cette mer qui, depuis une bataille navale livrée en 1652 à Livourne entre Hollandais et Anglais, avait commencé à devenir le pré carré de nations qui n'en étaient pas riveraines.

9. Carpentier-Lebrun, *op. cit.*

La route impériale

Après s'être emparée de Gibraltar, en 1704, la Grande-Bretagne avait balayé à Aboukir le rêve oriental de Bonaparte et s'était assurée de Malte, en 1803, à la jonction des deux bassins. Elle était ainsi parvenue par cette poussée continue et progressive, d'ouest en est, à devenir la puissance maritime dominante dans cette région du monde.



Pendant toute la première moitié du XIX^e siècle, rien ne vint troubler cette domination et contrarier le paisible usage d'une mer, dont l'intérêt était d'ailleurs relatif.

Ne disait-on pas à l'époque que « La Méditerranée ne baignait plus que des États secondaires, sauf la France », qu'elle était « bordée au sud et à l'est par des pays barbares, peu accessibles », qu'elle se terminait en impasse vers l'Égypte, qu'elle ne se « prêtait plus guère qu'à un commerce local et que ses bords montraient plus de ruines et de musées que de cités actives »¹⁰.



La Valette (Malte) - DR collection privée

Au demeurant, l'effacement de plusieurs acteurs était notable.

Les pirates faisaient partie du passé depuis la prise d'Alger en 1830¹¹, d'autant qu'avec l'apparition des premiers navires à vapeur¹², leurs proies allaient désormais trop vite pour se laisser attraper.

L'Empire ottoman, poursuivant son lent déclin, perdait la Grèce en 1830

10. Carpentier-Lebrun, *op. cité*

11. La persistance de leurs exactions avait été à l'origine de l'intervention de la marine américaine en Méditerranée entre 1801 et 1805, lors de la première guerre déclarée par les États-Unis depuis leur indépendance. Tripoli fut bombardée et à Derna le drapeau américain flotta pour la première fois sur une terre étrangère. Les Suédois étaient aussi de la partie.

12. Le premier avait quitté Naples pour Marseille dès 1818 et une ligne régulière fut ouverte vers Barcelone en 1825.



et avait été à deux doigts de voir l'armée de son vassal égyptien s'emparer de Constantinople !

Les Russes, sortis de la mer Noire à la faveur des luttes avec l'Empire ottoman, avaient contribué à la libération de la Grèce. Présents aux côtés des Français et des Britanniques à la bataille de Navarin, en 1827, ils avaient dû affronter leurs anciens alliés lors de la guerre de Crimée en 1854-1855. Battus, ils s'étaient vus interdire de posséder une flotte de guerre en mer Noire au Traité de Paris.

Restait la France, dont le prestige et le rayonnement étaient grands. Ne se prévalait-elle pas depuis l'ère des capitulations d'être la « protectrice des chrétiens », un rôle auquel elle venait de donner une résonance particulière, en 1860, en volant au secours de leurs minorités menacées au Mont Liban et à Damas. Plus récemment encore, n'était-ce pas l'un des siens qui avait été à l'origine du percement du canal de Suez dont l'inauguration, le 17 novembre 1869, fut pour l'Empire de Napoléon III un jour de gloire. Mais, un an plus tard, l'Empire n'était déjà plus et la France avait été vaincue.

Seule l'Angleterre restait ainsi en position de force, au moment même où la Méditerranée s'ouvrait vers la péninsule arabique et l'océan Indien.

Le percement de cette artère venait à point nommé pour la Couronne britannique qui gouvernait l'Inde depuis dix ans (et Singapour depuis 1867), en lieu et place de la East India Company. Le canal lui apportait une voie royale (ou plutôt impériale) vers deux de ses plus belles possessions. La Méditerranée apparut alors comme la partie d'un plus vaste ensemble. L'espace marginal était devenu un axe stratégique.

Après quoi, une fois qu'elle se fut assurée, en 1878, d'un point d'appui à Chypre, face aux côtes turques et sur la route des détroits, puis qu'elle eut occupé l'Égypte en 1880, l'Angleterre avait obtenu ce qui lui importait : la liberté des mers et, avec elle, la liberté de circulation des hommes et des marchandises.

Colonisations et décolonisations. Guerre froide et points chauds

Vint alors le temps du partage de territoires sur lesquels l'Empire ottoman n'exerçait plus qu'une autorité nominale. On vit ainsi les Français prendre possession de la Tunisie, en 1881 et les Italiens s'emparer de la Libye et du Dodécanèse en 1911, avant que la Turquie ne cède encore du terrain lors des guerres balkaniques, à la veille de la Première Guerre mondiale.

Sauf à en faire l'histoire, sans doute convient-il de s'en tenir aux conséquences de ce conflit. Les Turcs, qui appartenaient au camp des vaincus, perdirent leur Empire¹³ et la dévolution de leurs anciens territoires ranima un temps l'antagonisme franco-britannique. Plus que jamais attachée à assurer la sécurité

13. Les frontières de l'actuelle Turquie résultent du traité de Lausanne conclu en 1923 après la guerre qui l'opposa à la Grèce. Celle-ci avait été marquée en 1922 par la dramatique évacuation des Chrétiens de Smyrne (aujourd'hui Izmir).

des liaisons avec l'océan Indien, et désormais soucieuse de sécuriser l'accès au pétrole de la péninsule arabique, la Grande-Bretagne laissa à la France le mandat sur la Syrie, mais s'assura de la Palestine, de la Transjordanie et de l'Irak.

Dans ces bouleversements incessants, la Méditerranée en tant que telle ne fut au centre d'aucun litige. La question des détroits turcs fut réglée, en 1936, par la convention de Montreux et l'URSS, avait dû se satisfaire d'un régime qui limitait sa possibilité d'accéder à une mer qui, ouverte sur deux océans, l'ouvrait au monde ! Le seul fait véritablement nouveau fut l'ambition mussolinienne de dominer celle qu'il qualifia de *Mare Nostrum*, expression d'une nostalgie de la puissance romaine, un rêve qu'il accompagna d'un effort d'armement considérable visant à contester la supériorité des marines britannique et française.

La Deuxième Guerre mondiale et ses conséquences accentuèrent les données héritées de l'Histoire et le processus de marginalisation de la Méditerranée se poursuivit. Économiquement hors-jeu, elle ne fut plus alors qu'un des terrains d'affrontement entre une URSS et des États-Unis en pleine guerre froide et les grandes puissances européennes, n'eurent plus les moyens de peser sur ses destinées, comme le confirma la crise de Suez, en 1956.

Quel est donc le paysage aujourd'hui ?

Plus de soixante ans après les décolonisations, une cassure est apparue entre les deux rives, sans que nul ne veuille jamais réellement se résoudre à la croire irréductible.

Plus de trente ans après la fin de la Guerre froide, l'implication de la Méditerranée dans la confrontation est-ouest a laissé place à une multitude de points chauds avec l'interminable conflit israélo-arabe, la guerre civile libyenne, les révolutions du Maghreb, la guerre civile en Syrie, les tensions nées des ambitions turques¹⁴.

Pas plus qu'elle n'est devenue le « lac de paix, de stabilité et de coopération », qu'ambitionnait le sommet des Non-Alignés réuni à Alger en 1973, la Méditerranée ne s'est pas davantage transformée en une *Mare Nostrum*. Bien au contraire ! Devenue la cible de démarches d'appropriation prenant la forme de multiples demandes de création de zones économiques exclusives¹⁵, elle court aujourd'hui le risque, si chacun des 21 États riverains agit de même, de voir tout point de son espace placé sous la juridiction de l'un d'entre eux !

Elle demeure bien sûr un corridor transocéanique, économique et stratégique qui profite du récent doublement de la capacité du canal de Suez. Mais elle reste surtout cet espace étroit où, entre les deux rives, les écarts démogra-

14. Notons toutefois que le *Traité de l'Atlantique nord* continue à apporter ses garanties de sécurité à un certain nombre de pays du bassin (France, Espagne, Turquie, Grèce, Italie) et que la VI^e flotte américaine reste présente avec une capacité de projection de puissance incomparable.

15. À la clé, la possibilité pour les États concernés de donner un cadre juridique non seulement à l'exploitation des gisements gaziers et pétroliers, mais également au développement des énergies marines renouvelables, à la protection du milieu marin et à la gestion des ressources halieutiques.



phiques, économiques, culturels semblent irréductibles, où perdurent les méfiances nées de l'Histoire, où, dans un milieu fragile, des menaces nouvelles aux conséquences irréversibles mettent en danger son environnement.

L'histoire de la Méditerranée invite à la nostalgie. Nostalgie d'une Mare Nostrum. Nostalgie du cosmopolitisme des grandes cités portuaires qui ont souvent, de nos jours, radicalement perdu ce caractère conservé durant des siècles, pour acquérir une identité unique, exclusivement grecque, turque, égyptienne ou juive (dans le cas de Jaffa).

Pleine de bruits et de fureurs, cette histoire ne saurait être « romantisée », mais elle nous apprend aussi que l'espace méditerranéen a formé un ensemble fortement intégré commercialement, même quand il était divisé culturellement, religieusement et politiquement. Le repenser aujourd'hui signifie, non pas l'homogénéiser, mais, reconstruire des solidarités et des intérêts communs. Il en est résulté de multiples initiatives visant à rapprocher les deux rives (Dialogue 5+5 en 1990, Processus de Barcelone dans la foulée des accords d'Oslo en 1995 ; Forum euro-arabe en 2006), jusqu'à la création en 2008 de l'Union pour la Méditerranée par laquelle 27 pays de l'Union européenne et 15 pays méditerranéens partenaires veulent aujourd'hui promouvoir la stabilité et l'intégration, pour renouer ce qui paraît continuellement se défaire. Mais, là, il ne s'agit plus d'Histoire ou, plus exactement, c'est l'Histoire se faisant.

En 1933, dans son carnet de voyage « Un barbare en Asie », Henri Michaux concluait en parlant des peuples qu'il avait rencontrés : « C'est dans l'avenir qu'ils doivent voir leur histoire ». Au terme de ce survol, l'invitation est si belle qu'elle incite à laisser au poète le mot de la fin.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».