

L'ESPACE MEDITERRANEEN : APRES LA DOMINATION ET LE DECLIN, UNE POSSIBLE RE-EMERGENCE ?

Clotilde CHAMPEYRACHE
Maître de conférences
Université Paris 8 – Saint Denis, LED

(Version provisoire, ne pas citer sans la permission de l'auteur)

INTRODUCTION

Le projet âprement discuté au sein de l'Union européenne d'Union pour la Méditerranée a relancé des débats plus anciens sur la place économique de l'espace méditerranéen dans l'économie mondiale, des relations entre les rives nord et sud ainsi qu'il a reposé la question de l'émergence, et des possibilités de concrétisation de cette émergence, de la zone. Cependant, pour réellement comprendre les enjeux afférents à ces questions, il convient de s'abstraire des raisonnements et des émotions dictés par des considérations de type *hic et nunc*. L'histoire de la Méditerranée, y compris l'histoire économique et sociale, s'inscrit dans des temps très longs et les racines de cette histoire influencent profondément sur la situation actuelle. C'est pourquoi il convient de faire une pause, de réinsérer la thématique « ouverture et émergence en Méditerranée » dans son contexte historique de très longue durée en adoptant une optique pluridisciplinaire (histoire, géographie et économie) proche de l'école des Annales. Bien sûr, cette plongée dans l'histoire ne vise pas à l'exhaustivité, la période couverte – de l'Antiquité à nos jours – est bien trop longue mais il est permis ici de dégager des traits saillants, des tournants de l'histoire, des étapes qui ont changé la configuration de la Méditerranée et notamment sa place dans l'économie mondiale actuelle. Après ce voyage dans le temps, il sera possible *in fine* de s'interroger sur la possibilité d'une ré-émergence de l'espace méditerranéen suite à un passé que l'on aura vu marqué par la domination puis le déclin progressif.

L'objectif principal, ici, est donc d'ébaucher un panorama historique et prospectif ayant pour sujet le positionnement de la zone Méditerranée en termes de relations économiques internationales ainsi qu'en termes de participation aux processus de mondialisation et d'affirmation de leadership économiques régionaux. Ce panorama s'inscrit dans la très longue durée puisqu'il débute par l'Antiquité pour arriver à nos jours. Il s'articulera autour des trois axes suivants :

- la présentation du concept d'économie-monde en lien avec l'espace géographique, culturel et économique constitué autour de la mer Méditerranée ;

- le récit synthétique de la domination puis de la marginalisation de l'espace méditerranéen dans l'histoire économique et sociale mondiale ;
- un effort prospectif visant à tirer les leçons de l'histoire afin de revaloriser l'espace méditerranéen ; ceci donnera lieu à une relecture du projet d'Union pour la Méditerranée en terme d'économie-monde.

1- LE CONCEPT D'ECONOMIE-MONDE ET L'ESPACE MEDITERRANEEN

Pour appréhender en longue durée la trajectoire de l'espace méditerranéen, il n'est pas pertinent de se livrer à une étude par pays ou même de juxtaposer des histoires économiques nationales sans en comprendre les emboîtements et interconnexions qui justement, notamment d'un point de vue économique, se jouent bien des frontières étatiques. Le recours au concept d'économie-monde permet d'éviter cet écueil et de considérer l'espace méditerranéen comme un ensemble, un ensemble certes hiérarchisé, hétérogène, parfois conflictuel, mais aussi un ensemble cohérent avec un vécu commun de longue durée puisque « depuis des millénaires tout a conflué vers elle, brouillant, enrichissant son histoire : hommes, bêtes de charge, voitures, marchandises, navires, idées, religions, arts de vivre » (Braudel, 1985, p.9). Préciser ce que désigne le concept d'économie-monde constitue alors une étape préliminaire indispensable.

1.1- Economie-monde : éléments de définition

La mobilisation du concept d'économie-monde afin d'évaluer en très longue durée le positionnement économique de la zone méditerranéenne dans les phénomènes de mondialisation découle en droite ligne des travaux de l'historien de l'école des Annales, Fernand Braudel. C'est en effet à lui que l'on doit l'élaboration de ce concept clef, qui plus est en relation directe avec l'espace organisé autour de la Méditerranée. L'ouvrage consacrant l'adoption de cet outil d'analyse n'est autre que le monumental *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. XV^e-XVIII^e siècles*.

La notion d'économie-monde (ou éco-monde) est novatrice en ce qu'elle se distingue de celle d'économie mondiale et permet ainsi d'apprécier la cohérence économique et commerciale d'ensembles plus vastes que les économies nationales mais qui ne peuvent pas non plus être pertinemment englobés dans l'économie mondiale. L'objectif est de comprendre les pôles d'activité humaine et les échanges entre eux ainsi que le développement de l'économie de marché puis du capitalisme, le tout sans se laisser enfermer dans le déterminisme imposé par une vision purement nationale et étatique de ces aspects. Ainsi, loin d'être sur-déterminée par la dimension nationale, l'approche par l'économie-monde donne la primauté à l'espace – largement transfrontalier – que dessinent les flux de marchandises, d'hommes et de capitaux. Une économie-monde s'incarne avant toute chose dans un espace géographique spécifique – mais non immuable dans le temps, nous y reviendrons ultérieurement – caractérisé par un maillage d'échanges de tous ordres dense et propre à conférer une cohérence interne à cet espace qui, par là même, peut faire abstraction des autres territoires car il se suffit à lui-même. Il est à noter que cohérence ne signifie absolument pas homogénéité, bien au contraire, et c'est là une caractéristique fondamentale de toute économie-monde : « Toute économie-monde est un emboîtement, une juxtaposition de zones liées ensembles, mais à des niveaux différents ». L'économie-monde méditerranéenne constitue pendant des siècles un ensemble autonome vis-à-vis du reste du monde. Pour autant,

en son sein, elle dessine un ensemble hiérarchisé avec trois aires distinctes s'articulant autour d'un pôle.

Le pôle ou centre est déterminant ; il s'agit d'une ville, dite ville-monde, qui sera capitale économique et pas forcément politique (on retrouve là le refus du déterminisme imposé par le raisonnement ayant pour unique cadre des économies nationales). Cette ville-monde détient, selon les termes de Braudel le « sceptre du monde », ou du moins de l'économie-monde considérée ; c'est la ville la plus puissante économiquement, financièrement et c'est autour d'elle que s'organise les trois différentes aires de l'économie-monde. En Méditerranée ce sera Athènes puis Rome, Alexandrie ou Venise. viennent ensuite des aires concentriques.

Tout d'abord, une économie-monde dispose d'un cœur, région (là encore non déterminée par des frontières administratives et politiques et pouvant être transfrontalière ou ne pas recouvrir l'ensemble d'un espace national) entourant le centre, et se distinguant par sa capacité à drainer les richesses et les connaissances ainsi que par sa faculté d'impulser son dynamisme au reste de l'espace économique dessiné par l'économie-monde.

Ensuite, vient une zone intermédiaire qui est constituée par les régions entourant ce cœur pulsant : cette zone est bien intégrée aux échanges économiques et sociaux et participe ainsi activement au dynamisme du cœur dont elle bénéficie tout en étant dépendante ; la zone intermédiaire, subalterne au centre, impose par contre sa domination à la troisième et dernière aire que sont les marges.

Les marges sont les franges ultimes de toute économie-monde : elles sont à la fois nécessaires au bon fonctionnement de cette dernière et placées dans une position tout à fait subalterne, dans une relation d'exploitation par rapport au reste de l'économie-monde et plus particulièrement du cœur. Les marges appartiennent à l'espace cohérent de l'économie-monde mais elles s'y placent – ou y sont placées de force – dans une situation d'archaïsme et de retard, d'où un rôle plus dépendant que participant à la différence de la zone intermédiaire.

Une économie-monde n'est pas seulement un espace hiérarchisé, c'est aussi un espace fluctuant en longue durée et ce, à deux titres principaux : en externe, parce que les marges peuvent s'étendre et, en interne, parce que la ville-monde n'est pas immuable et qu'elle peut céder sa place. A un niveau plus extrême, une économie-monde peut aussi disparaître, à être absorbée au sein d'une autre économie-monde plus conquérante et expansive puisque plusieurs économies-mondes peuvent cohabiter ; c'est d'ailleurs bien ce processus d'absorption qui anime le processus de mondialisation.

Une économie-monde est généralement amenée à s'étendre et donc à développer ses marges. C'est ainsi, par exemple, que l'économie-monde européenne de la fin du Moyen-Age va se projeter au-delà de ses frontières traditionnelles par le biais des grandes explorations et la découverte de terres jusqu'alors inconnues qui vont être incorporées à ladite économie-monde car ces territoires, bien que lointains, vont être commercialement reliés au vieux continent ; ils le seront en tant que marges dans la mesure où la conquête des Amériques s'accompagnera d'un pillage des ressources locales, notamment des métaux précieux. Parallèlement, en interne, des luttes existent entre les villes candidates au « sceptre du monde ». Il est ainsi possible, à un moment donné, que deux villes se disputent le titre et le rôle de ville-monde. A titre d'exemples, Rome et Alexandrie ont cohabité comme centres de l'économie-monde méditerranéenne antique du temps d'Auguste, Antoine et Cléopâtre ; de 1378 à 1381 ce sont Venise et Gênes qui se font concurrence ; au XVIIIème siècle, Londres est au coude à coude avec Amsterdam à la tête de l'économie-monde européenne le temps qu'Amsterdam décline et que Londres la remplace comme nouveau et unique centre. Car, s'il est possible qu'il y ait deux centres, il est inévitable que l'un des deux finisse par être éliminé. Ainsi, une économie-monde peut perdurer, voire se renforcer et s'étendre, tout en changeant

de centre. Ce changement peut avoir une signification géographique très importante : dans le cas qui nous intéresse, il n'est pas neutre que le centre de l'économie-monde européenne se déplace avec le temps de villes méditerranéennes comme le sont les villes italiennes vers une ville nordique, tournée vers l'océan Atlantique bien plus que la mer Méditerranée, comme l'est Londres. Ceci explique – nous y reviendrons – comment une zone (comme la Méditerranée) peut, tout en faisant toujours partie intégrante d'une même économie-monde, perdre de sa centralité ou encore passer, pour reprendre la terminologie énoncée, de zone intermédiaire à marge.

1.2- La Méditerranée : espace économique, politique et culturel

La Méditerranée en tant qu'espace désigne un territoire plus ou moins vaste selon l'angle sous lequel on se place : limité géographiquement, il devient beaucoup large (au point de devenir chez Braudel la Plus Grande Méditerranée) dès lors qu'on raisonne en terme d'économie-monde. D'un point de vue strictement géographique, la Méditerranée désigne une mer, mer bien particulière parce « mer intérieure » comme on l'appellera dès l'Antiquité, « mare nostrum » aussi, justement parce qu'elle est maîtrisée du fait de ce positionnement interne, mer « née au milieu des terres » au sens littéral. Le bassin méditerranéen concerne alors, au sens strict toujours, ces pays de plaines, de montagnes et de déserts qui s'affichent sur la Méditerranée. La terre méditerranéenne s'étend de Corfou et du canal d'Otrante à la Sicile et aux côtes de Tunisie. C'est par rapport à la Méditerranée que peuvent se définir à l'est l'orient et à l'ouest l'occident avec l'Italie en position spécifique, véritable axe médian de la mer entre Ponant et Levant. Pourtant, cette façon de voir est réductrice en ce qui concerne notre réflexion. Elle coupe la Méditerranée d'une grande partie de ce dont elle se nourrit culturellement, commercialement, financièrement. Il vaut mieux adopter une vision plus lâche, non contrainte par des frontières administratives et politiques et percevoir la Méditerranée comme un carrefour, une confluence de routes, qu'elles soient routières (l'Asie Mineure est alors concernée par le sort de la Méditerranée) ou maritimes (rives nord et sud sont alors indissolublement liées et les navires vénitiens s'enfoncent loin vers l'est). Alors l'on comprend cette acceptation plus large due au fait que : « (...) les routes de Méditerranée ont agrandi démesurément l'espace exploité par les villes et les marchands de la mer Intérieure » si bien qu'« une plus grande Méditerranée entoure, enveloppe donc la Méditerranée *stricto sensu* et lui sert de caisse de résonance » (Braudel, 1985, p.78).

La Méditerranée est carrefour et en tant que tel, elle est aussi diversité et mouvement. La Méditerranée s'incarne ainsi en trois civilisations qui, même si parfois elles s'affrontent, ne sauraient être considérées comme des lignes de faille, des fractures susceptibles de briser une économie-monde méditerranéenne. Ainsi que le synthétise Fernand Braudel (1985, p.157 sq), la Méditerranée, ce sont trois communautés culturelles, trois civilisations, trois « façons cardinales de penser, de croire, de manger, de boire, de vivre », et dont les limites dépassent celles des Etats. Ces trois civilisations qui ne cessent d'échanger entre elles sont les suivantes :

- l'Occident qui s'apparente à la Chrétienté, elle-même largement issue de la Romanité : il va de Rome jusqu'à la mer du Nord, le Rhin, le Danube, jusqu'à l'outre-Atlantique ;
- l'Islam qui part du Maroc et va au-delà de l'océan Indien jusqu'à l'Insulinde ;
- l'univers grec orthodoxe enraciné dans les terres de la péninsule des Balkans, de la Roumanie, de la Bulgarie, de l'ex-Yougoslavie, de la Grèce (incluant le souvenir de l'ancienne Constantinople) et de la Russie.

Cette diversité est source d'enrichissements, au sens matériel mais aussi immatériel, culturel et spirituel, du terme : les marchandises circulent, les hommes aussi ; les Européens savent apprécier le talent des marchands orientaux, les banquiers juifs auxquels leur religion n'interdit pas le prêt à intérêt sont utiles à la bonne marche des affaires en terre musulmane et chrétienne. De même, des villes-mondes qui se succèdent à la tête de l'économie-monde méditerranéenne puis européenne, toutes se caractérisent par la tolérance, tolérance en mesure d'attirer, de drainer, de capter les talents et les richesses des élites quelle qu'en soit la religion ou l'origine. S'il est une cassure en mesure d'expliquer comment l'Europe en est arrivée progressivement à amoindrir ses relations privilégiées avec la Méditerranée, et en particulier la rive sud, elle est plutôt à chercher – même si elle ne saurait tout expliquer à elle seule – du côté de la Réforme et de la conception radicalement différente du rapport au travail et à l'enrichissement personnel proposée par le protestantisme vis-à-vis du catholicisme. Le basculement de la puissance économique, donc du cœur de l'économie-monde, vers le nord de l'Europe avec des liens privilégiés avec cette fois l'Atlantique se fait effectivement principalement au profit des villes et des pays gagnés par l'« éthique protestante ».

2- ECONOMIE-MONDE ET MEDITERRANEE EN LONGUE DUREE : DE LA DOMINATION A LA MARGINALISATION

L'outil analytique qu'est l'économie-monde permet de dresser un bilan en longue durée de la prépondérance et du déclin de la zone Méditerranée dans le processus de mondialisation économique. A très grands traits, il s'agit de revenir sur l'hypothèse selon laquelle la Méditerranée, berceau des échanges économiques et culturels, a été progressivement détrônée par les routes commerciales atlantiques. Cette hypothèse mérite d'être présentée mais aussi relativisée : l'ouverture des routes atlantiques n'explique pas à elle seule le déclin de la Méditerranée. Il faut également comprendre le rôle joué par la construction de l'Europe et par le processus de mondialisation à la fois issu et renforcé par la Révolution industrielle amorcée par la Grande-Bretagne du XVIIIème siècle.

2.1- La Méditerranée, foyer de l'économie-monde

Lorsque Fernand Braudel utilise le terme d'économie-monde et qu'il le lie à celui de Méditerranée, il le fait en référence à la fin du Moyen-Age, à la Renaissance, à l'époque de Philippe II et de Charles Quint. Pourtant, on pourrait parler d'économie-monde ou peut-être de proto-économie-monde méditerranéenne très tôt dans l'histoire de l'homme car dès l'Antiquité cette mer et surtout son contrôle symbolisent le leadership économique : « La richesse entre les richesses, c'est la mer – surface des transports – qui l'apporte. Le maître des richesses, c'est le maître de la mer. Or, si vaste soit-elle, elle n'admet, un jour ou l'autre, qu'un seul maître, pas forcément un maître politique tel que Rome en a donné l'image première, mais un maître des échanges, des inégalités et dénivellations de la vie marchande » (Braudel, 1985, p.176). C'est que, très tôt dans l'histoire de l'homme, la Méditerranée et le bassin méditerranéen ont vu se développer des routes aussi bien de mer que de terre ainsi qu'un réseau urbain qui vont porter la circulation et les échanges dans la région.

Il est impossible, ici, d'entrer dans les détails d'une période antique pourtant très riche pour la Méditerranée. Il s'agira donc seulement de dresser un rapide panorama de l'émergence d'une Méditerranée extrêmement dynamique économiquement, financièrement et commercialement et qui porte en elle la future et florissante économie-monde

méditerranéenne dont traitera Braudel. Ce qui est aussi notable c'est l'importance de la mer pour soutenir l'économie : le dynamisme ne vient pas de la terre mais bien de la mer, il est ainsi absolument capital de contrôler la mer pour qui veut être au cœur de l'économie-monde et les villes-mondes seront alors des ports méditerranéens. Dès le début du II^{ème} millénaire, les premières traces de dynamisme économique apparaissent et le font en lien avec la mer, avec le développement de la construction de navires et de la formation de marins sur la côte libanaise et dans les îles de la mer Egée. On assiste alors à l'apparition d'une première Méditerranée marchande et cosmopolite. Pourtant, au XII^{ème} siècle avant J.-C., ces premières avancées sont anéanties par la disparition de l'Empire hittite d'Asie mineure : avec lui s'effondre aussi la Méditerranée en tant que lieu d'échanges. S'amorce alors un véritable retour en arrière, un siècle obscur pour la Méditerranée même si s'annoncent deux éléments déterminants pour la suite : la diffusion du travail du fer et de la métallurgie, l'apparition de l'écriture alphabétique. Et, dès le VIII^{ème} siècle, la prospérité est de retour en Méditerranée orientale avec toujours pour sources les ports de Phénicie (sur la côte de la Syrie et du Liban actuels) et les cités maritimes grecques. C'est de ces premiers pôles économiques que va partir une véritable colonisation, si ce n'est politique du moins commerciale, de la Méditerranée occidentale du Levant jusqu'aux colonnes d'Hercule avec une politique de création de comptoirs maritimes et marchands sur les côtes conquises par ces marins-marchands orientaux. La mer Méditerranée est déjà à cette époque un vaste système de circulation où transitent les marchandises et les hommes puisqu'elle est parcourue par les trois grandes routes suivantes :

- la route des navigations grecques : collée aux littoraux du Nord, à la Grèce et ses îles, elle va jusqu'à la hauteur de Corfou puis au canal d'Otrante, au détroit de Messine et à la mer Tyrrhénienne ou littoral sicilien ;
- la route méridionale : elle longe la côte d'Afrique de l'Egypte en Libye jusqu'à l'Afrique mineure et le détroit de Gibraltar (colonnes d'Hercule) ;
- la route des Phéniciens : c'est la route par la haute mer via les îles de Chypre, Crète, Malte, Sicile, Sardaigne et Baléares.

Dans la lutte pour la suprématie sur la Méditerranée et donc sur les échanges, ce sont les Phéniciens qui sont les premiers à conquérir l'Ouest au bénéfice des Orientaux et ce bien avant les Grecs. Si l'enjeu est d'être maître de la Méditerranée, c'est parce que celle-ci est le cœur du monde connu. Mais on ne la maîtrise que pour mieux ramifier ensuite les échanges. Ainsi les Phéniciens commercent dans tout le Levant, ils atteignent la mer Rouge et l'océan Indien, puis s'aventurent même vers le détroit de Gibraltar et l'océan Atlantique une fois la Méditerranée occidentale conquise. Mais ces incursions au-delà de la Méditerranée ramènent toujours à la Méditerranée comme point névralgique : inutile de s'aventurer en mer Rouge si l'on n'est pas déjà maître des routes maritimes méditerranéennes. Il faut attendre le VII^{ème} siècle pour que les Phéniciens soient réellement concurrencés dans leur mainmise sur la Méditerranée. Etrusques et Grecs se proposent en effet en rivaux. C'est cependant surtout l'ère de Carthage, comptoir carthaginois, qui a l'avantage d'être bien située à l'articulation des deux Méditerranées, l'orientale et l'occidentale et qui exploite à son grand profit le décalage économique énorme d'un Ouest encore barbare et sous-développé avec lequel réaliser un échange de troc inégal. Mais déjà Rome monte en puissance.

De 510 à 44 avant J.-C. la République romaine conquiert une immense aire territoriale sise autour de la Méditerranée et centralisée autour de Rome, plus grand port de l'époque. Pendant les deux siècles de paix et de prospérité économique dus à la *pax romana* (aux premier et deuxième siècles), Rome accroît sa puissance économique. Une activité intense se développe en Occident (Gaule, Espagne, Bretagne en particulier) autour de nombreuses villes, à la fois centres de production et de consommation. Les provinces d'Afrique du nord ne sont pas en reste avec un essor remarquable avec un statut de véritable « grenier à blé » de

l'Empire. Le grand commerce s'étend aussi, centralisé cependant sur Rome qui tend à devenir de plus en plus prédatrice et de moins en moins productive. Progressivement, le caractère unilatéral et déséquilibré des échanges se fait sentir : les échanges déficitaires de Rome entraînent une sortie nette de métaux précieux puis une raréfaction du numéraire et un recul des échanges monétaires. L'économie romaine – la société aussi d'ailleurs – est en crise et explique en partie la chute de Rome en 476. Mais le déclin de l'Occident qui en découle ne met pas un terme à l'économie-monde méditerranéenne en germe. Celle-ci se prolonge grâce au déplacement de son centre de gravité de Rome vers Antioche-Alexandrie donc vers l'Orient. D'ailleurs, l'empereur Constantin a déjà concrétisé ce glissement par la fondation de Constantinople, capitale de l'Empire Romain d'Orient, ancienne Byzance, future Istanbul, aux portes de l'Asie en 330.

La chute de Rome marque une étape très importante dans l'histoire de la Méditerranée et du bassin méditerranéen. Pendant le Moyen-Age, deux économies-mondes vont se confronter autour de la Méditerranée, l'une, musulmane, en pleine expansion, l'autre, chrétienne et européenne, en phase de construction. Ainsi islam et chrétienté s'affrontent le long d'une ligne de séparation entre le Nord et le Sud, une ligne qui coupe la Méditerranée en deux, sans que cela suffise cependant à casser réellement et durablement le flux des navires de commerce. Cette cassure ne signifie donc pas le déclin de la Méditerranée : les deux économies-mondes ont besoin de la Méditerranée ; les deux cherchent à la contrôler.

L'économie-monde musulmane sera à son apogée du VIII^{ème} au XI^{ème} siècle. Depuis la phase de conquête arabe débutée en 630 l'Islam s'est installé sur les bords de la Méditerranée, rive sud naturellement mais pour un temps aussi rive nord, en Sicile et en Andalousie. La plupart des dynasties musulmanes qui vont se succéder témoignent de l'importance de la Méditerranée : les Omeyyades contrôlent la Méditerranée et la Grèce, ils s'établiront en Espagne et feront rayonner la ville de Cordoue ; les Almoravides sont basés au Maroc ; les Fatimides avec pour ville-monde Alexandrie étendent leur pouvoir sur la Tunisie, la Libye et l'Egypte ; plus tard, les Ottomans ne négligeront pas la Méditerranée en s'étendant jusqu'à l'Algérie. Même la puissante ère abbasside pourtant basée dans les terres avec pour ville-monde Bagdad ne va pas dédaigner la Méditerranée mais, au contraire, l'unir sous une même autorité à une autre grande zone économique, celle de l'océan Indien. L'économie-monde musulmane va permettre un accroissement notable des échanges par voies de mer et de terre. Ces échanges vont profiter à la Méditerranée qui, sous la poussée de l'expansion musulmane, va véritablement servir de vecteur non pas tant pour les marchandises que pour les savoirs entre l'Occident et l'Orient. Ainsi vont arriver en Europe des techniques apprises par les Arabes lors de leurs conquêtes en Asie : boussole, papier, poudre, imprimerie...

Dans les premiers temps, l'économie-monde musulmane ne connaît pas de rivale dans le monde connu. L'Europe a été entraînée par Rome dans sa chute. Il faut attendre le XIII^{ème} siècle pour pouvoir parler de renouveau médiéval et voir l'Europe se redresser à tous les points de vue, culturellement, politiquement, économiquement. Jusqu'au VIII^{ème} siècle la mer Méditerranée est une mer arabe ; il n'y a plus de flotte européenne pour y naviguer et, de toute façon, l'économie au nord de la Méditerranée est redevenue largement terrienne, autarcique, de subsistance et dé-monetarisée. La reprise économique en Europe va provenir de deux points géographiques qui seront déterminants pour la suite des événements et, plus particulièrement, pour la place occupée par la Méditerranée dans l'économie-monde. Ces deux points sont l'Italie et la Flandre. En Flandre, il s'agit des villes spécialisées dans le textile de Bruges et de Gand, soit des villes marchandes membres de la ligue hanséatique – une ligue professionnelle de marchands – et opérant sur l'axe mer du Nord – mer Baltique. En Italie, ce sont des villes maritimes telles qu'Amalfi, Gaète, Naples, Venise et Pise qui se distinguent, soit des villes participant activement au commerce méditerranéen. Parmi ces

villes, Venise brille particulièrement et va devenir la ville-monde pour l'économie européenne en constitution et cela n'est pas indifférent pour le sort de la Méditerranée qui, avec la conquête arabe, a perdu sa place de *mare internum*. Venise est à la charnière des empires, celui des Francs, celui des Musulmans, celui des Byzantins ; elle est par excellence la « porte de l'Occident ». Et, finalement, elle va tirer partie de la coupure en deux de la Méditerranée : Venise, soutenue par le maillage des autres villes maritimes italiennes, a hérité de la tradition maritime antique alors que, face à elle, les Francs sont sans flotte et Byzance est elle aussi dépendante des navires vénitiens et du commerce avec Venise même si celle-ci n'est en théorie que sa vassale. Venise sait exploiter cet avantage comparatif afin d'asseoir sa suprématie. Elle s'assure ainsi du monopole sur le commerce lucratif des épices et draine l'essentiel des ressources de l'Orient arrivant en Occident puisque celles-ci débarquent en son port pour y être ensuite ré-acheminées vers diverses destinations.

Avec ce renouveau médiéval s'ouvre une période de réaction européenne face à l'islam telle que l'on peut dire que l'expansion arabe en venant rompre au moins religieusement, politiquement et culturellement l'espace intégré autour de la Méditerranée a favorisé la constitution de l'Europe et son unification économique puis, plus tardivement, politique. La vitalité européenne retrouvée débouche sur l'expansion extérieure de la Chrétienté avec une date fondamentale : 1099, c'est-à-dire la prise de Jérusalem par les Croisés. L'enjeu n'est pas que religieux : c'est bien d'une reprise de contrôle de la Chrétienté sur la Méditerranée qu'il s'agit. En découlent une perte de suprématie pour l'Islam et une mainmise italienne, et plus particulièrement vénitienne, sur les circuits marchands et maritimes. La toute-puissance de Venise, de ses marins, de ses marchands et de ses banquiers s'exprime en 1204 : les croisés s'emparent de Constantinople alors qu'ils se rendaient initialement à Jérusalem mais les navires vénitiens les transportant les ont déroutés. Au sortir du Moyen-Age on peut dire que la Méditerranée a conservé toute sa centralité malgré la coupure entre rives nord et sud. Les échanges n'ont cependant pas cessé entre les rives de la Méditerranée et l'unité économique est préservée, surtout depuis que l'Europe a réintégré le jeu des échanges. Seule ombre encore fugace au tableau : la Méditerranée conserve sa splendeur dans la mesure où c'est Venise qui est aux commandes de l'économie-monde européenne. Derrière elle se profilent des villes hanséatiques qui, si elles s'affirment au détriment de Venise, risquent de remettre en cause le caractère Méditerranéo-centré de l'Europe.

2.2- Europe et Atlantique : l'amorce du déclin

Le déclin de la Méditerranée sera extrêmement progressif. De cœur, la Méditerranée va peu à peu devenir zone intermédiaire puis marge d'une économie-monde qui cesse d'être l'économie-monde méditerranéenne. Mais ce déclin n'est pas attribuable à un événement particulier, il n'est pas reconductible à une date précise. Ainsi la construction de l'Europe et l'avènement d'une économie-monde européenne et non plus méditerranéenne ne symbolisent pas la marginalisation de cette zone mais l'accompagnent. Pareillement, Fernand Braudel écrit : « Le processus qui menace la Méditerranée et qui aura finalement raison d'elle, ce n'est rien moins que le déplacement du centre du monde, de la mer Intérieure à l'océan Atlantique. Au début de ce processus se placent la découverte de l'Amérique, en 1492, et le périple du Cap de Bonne-Espérance, en 1497-1498 » (1985, p.178). Mais c'est bien là le début d'un processus qu'il décrit : en effet, la découverte de l'Amérique ouvre les voies de l'Atlantique mais celles-ci sont initialement pilotées par la Méditerranée, par ses marins et par et pour des peuples méditerranéens. Ce n'est que lorsqu'elles leur échapperont que la Méditerranée aura perdu la partie.

Au départ, la lancée dans la navigation hauturière puis le franchissement de l'Atlantique avec la découverte de l'Amérique n'est pas une menace pour la suprématie de la Méditerranée, loin s'en faut. Car l'océan Atlantique n'est pas un : il y a l'Atlantique des Espagnols qui passe par Séville, les Canaries, les Antilles et les Açores ; l'Atlantique des Portugais qui forme un triangle unissant Lisbonne au Brésil et à la côte africaine ; et l'Atlantique des Anglais et des Français, l'océan du Gulf Stream passant par Terre-Neuve (Braudel, p.270-271). Or les routes espagnoles et portugaises sont des routes fondamentalement méditerranéennes, mises au service de la puissance économique et commerciale de la Méditerranée et sillonnées principalement par des marins méditerranéens, au premier rang desquels les Italiens. Ainsi la découverte de l'Amérique n'est pas un drame en soi pour la Méditerranée ; les nouveaux échanges qui en découlent ne lui font pas perdre sa centralité puisqu'elle continue à drainer les richesses, y compris celles apportées par l'Atlantique. C'est ainsi que « au XVI^e siècle, la mer Intérieure maintient vers l'Ouest atlantique d'évidentes prérogatives. La prospérité océanique la favorise ; en tout cas, elle y participe. Tonneaux de morues de Terre-Neuve, sucre des îles (Madère, Sao Tome), sucre et bois de teinture venant du Brésil, or et métal blanc de l'Amérique espagnole, poivre, épices, perles ou soies de l'océan Indien véhiculés par le cap de Bonne Espérance, la Méditerranée a sa part de ces richesses lointaines, de ces trafics nouveaux. Durant tout le XVI^e siècle, elle n'est pas cet univers délaissé et appauvri qu'auraient ruiné, d'un coup, les voyages de Colomb et de Vasco de Gama. Au contraire, elle construit l'Atlantique et, dans le Nouveau Monde des Ibériques, réinvente et projette ses propres images » (Braudel, 1949, p.272). Ainsi la « petite » mer Intérieure a jusqu'en 1600 dominé l'immensité océane. Le déclin ne date donc pas des grandes explorations lancées par des puissances méditerranéennes. Le déclin vient de ce que des marins et des marchands non méditerranéens, puisqu'Européens du nord, vont eux aussi s'engager sur la trace des Espagnols, Portugais et Italiens et que, peu à peu, ils vont, d'une part, s'assurer la maîtrise de l'océan Atlantique et, d'autre part, le faire au détriment de la Méditerranée qui cessera d'être le carrefour des échanges et de drainer richesses matérielles et immatérielles.

La décadence de la Méditerranée n'est donc pas la conséquence de l'ascension de l'Atlantique. Elle vient plus tard quand les hommes acteurs des flux atlantiques changent d'identité, quand les marins et marchands méditerranéens cèdent la place à des marins et marchands hollandais et anglais. Ainsi, « pas de grande catastrophe pour la Méditerranée avant le doublement du cap de Bonne Espérance par les navires hollandais de Cornelius Houtmann, en 1596 à l'aller, en 1598 au retour. Alors seulement le système est atteint dans ses œuvres vives (...) » (Braudel, 1949, p.276). Il est atteint parce que la prédominance de la Méditerranée s'est toujours, et dès l'Antiquité, appuyée sur les axes de circulation qui la traversent, la maillent et la valorisent. Que cette circulation, ce mouvement permanent viennent à lui manquer et son dynamisme s'effondre. La Méditerranée demeure sans égale malgré l'Atlantique tant que les voies atlantiques ne sont qu'un prolongement, une extension des voies de la Méditerranée. Qu'on vienne développer ces voies atlantiques sans plus les raccorder à la Méditerranée et c'est l'asphyxie de l'espace méditerranéen qui cesse de drainer les richesses et perd ainsi sa position de cœur de l'économie-monde. Or le découplage entre voies atlantiques et voies méditerranéennes sera l'œuvre des Hollandais et des Anglais non pas dès le XV^e siècle mais seulement à partir du XVII^e siècle, plus tardivement donc qu'on ne le pense souvent mais aussi irrémédiablement. De fait, « la décadence ne s'affirmera guère avant 1620, quand Anglais et Hollandais auront saisi les débouchés lointains de la Méditerranée et envahi son propre espace. Il y a eu là une cassure de longue durée. Définitive ? Même bien plus tard, après des siècles de repliement, le percement du canal de Suez (1869), (...), ne rétablira pas à plein la prospérité et surtout la prééminence de la

Méditerranée. Car l'Angleterre régnait alors sans partage sur le monde entier. La Méditerranée, prise par l'étranger au XVIème siècle, ne pouvait pas être rendue à ses riverains » (Braudel, 1985, p.80).

C'est sur cette première explication du déclin de la Méditerranée que vient se greffer le deuxième facteur : le développement d'une économie-monde européenne depuis le Moyen-Age suite aux invasions arabes qui, si elles n'ont pas fait cesser les échanges entre rives nord et sud de la Méditerranée, ont tout de même introduit une cassure avec une économie-monde musulmane triomphante au XIème siècle et un repli de l'Europe sur des terres plus septentrionales. Le doublement du cap de Bonne Espérance, c'est, d'une certaine façon, un règlement de compte intra-européen et un passage de flambeau *nolens volens* : il symbolise en effet la prise d'ascendant d'une Europe nordique – et non méditerranéenne – sur l'Europe méditerranéenne, celle incarnée par la toute-puissance de Venise, maîtresse des mers, la Sublimissime, porte de l'Orient en Occident. Le cap de Bonne Espérance est découvert par les Portugais mais, encore une fois, il ne porte préjudice à l'espace méditerranéen qu'à partir du moment où les Portugais cèdent la place sous la pression des Hollandais devenus d'excellents marins et à la tête d'une flotte non moins remarquable puisque, à la fin du XVIIème siècle, la flotte hollandaise représente la moitié de l'ensemble des autres flottes européennes. La Hollande s'empare de l'empire colonial portugais. Si les Hollandais se décident à aller plus loin que le traditionnel cabotage le long de la côte ouest de l'Afrique et de contourner cette dernière, c'est avant tout pour casser le monopole de Venise sur le commerce si lucratif des épices. Le trajet est certes plus long que le passage par la Méditerranée mais il ouvre la route des Indes et permet aux Hollandais de détourner une partie du commerce vénitien avec l'Orient causant ainsi la ruine de Venise, jusqu'alors ville-monde de l'économie-monde européenne. Désormais le centre de cette économie-monde se déplace sans retour plus au nord dans des villes non méditerranéennes : Anvers pour la première moitié du XVIème siècle, Amsterdam du début du XVème jusqu'à la fin du XVIIIème siècle puis Londres. Ces villes vont concentrer les richesses et les capitaux qu'elles drainent et redistribuent. Avec la conquête arabe, la Méditerranée avait déjà cessé d'être « mare nostrum » pour nombre de pays européens. Avec le basculement vers le nord du centre de l'économie-monde, la Méditerranée cesse d'être « mer intérieure ». En Europe la charnière entre nord et sud a laissé place à une prédominance de l'Europe du Nord, une Europe non riveraine de la Méditerranée, qui va se tourner exclusivement vers l'Atlantique et y trouver la source de l'affirmation de son leadership économique. L'avènement du nord de l'Europe correspond à l'avènement des pays ouverts à la Réforme, des pays neufs, une Europe finalement hostile à la Méditerranée et qui disqualifie les villes situées en-deçà de l'axe passant par Lyon, Genève, Bâle, Ulm, Augsburg, Vienne, Cracovie, Lvov, des villes, selon la description qu'en fait Braudel, « curieusement mixtes, tout à la fois Nord et Sud, dont les regards et la vie sont tournés vers les Méditerranées du Nord et le vaste *Mare Internum* » (1949, p.270).

Lorsque le « sceptre du monde » passe à Londres, l'économie-monde européenne devient résolument non méditerranéenne, ou du moins elle repousse la Méditerranée dans les marges. Londres sera tournée vers son Empire et en particulier sur l'Amérique du Nord, sur ces colonies outre-atlantiques qui servent aussi de colonies de peuplement et où elle pourra ainsi exporter facilement ses techniques et la Révolution industrielle. Le processus est cumulatif : la Révolution Industrielle est mère et fille de la mondialisation, laquelle fait que l'économie-monde européenne se dilate au point de venir de plus en plus se superposer aux limites de l'économie mondiale et, dans cette économie à l'échelle de la planète, la Méditerranée est marginalisée.

2.3- Mondialisation et mise en périphérie de la Méditerranée

Au XVII^{ème} siècle, les dés sont jetés pour une Méditerranée où, désormais, les navires des pays protestants font la loi et capturent à leur profit des trafics commerciaux importants. Ainsi, depuis la fameuse bataille de Lépante en 1571, Islam et Chrétienté ont atteint un *modus vivendi* et la mer Méditerranée n'est plus exclusivement la *mare nostrum* des Arabes. Cependant, si les navires européens ont repris leur place, ce sont des navires au service de puissances non méditerranéennes. Le bouleversement est significatif en terme de statut pour la Méditerranée, de dominante, elle devient soumise : « (...) le commerce et l'industrie d'Angleterre et des Pays-Bas se sont nourris des dépouilles et des richesses accumulées de la vieille Méditerranée. Il y a eu conquête, pillage, vol. Et même blocus au loin quand les Hollandais se sont substitués dans l'Insulinde et l'océan Indien aux Portugais. (...). La Méditerranée a été d'une part assaillie chez elle, d'autre part tournée pour dérober à ses riverains les trafics les plus fructueux. Et depuis lors, la mer ne leur a plus jamais été rendue » (Braudel, 1985, p.182). La Méditerranée n'est donc pas une mer abandonnée, mais elle n'est plus que l'ombre d'elle-même, elle subit des enjeux qui se déterminent loin d'elle et, comble du déclin, les acteurs qui se servent d'elle ne sont plus méditerranéens : « chez elle pénètrent le commerce des autres et la guerre des autres. Dans ces échanges et ces guerres, les Méditerranéens ont tout juste leurs petits rôles. Pions sur l'échiquier, on les déplace au gré de puissances et volontés lointaines » (Braudel, 1985, p.183).

Les Anglais sont des acteurs clefs dans le processus contemporain de mondialisation et de marginalisation de la Méditerranée : d'une part, parce qu'ils vont privilégier des partenaires commerciaux de leur Empire et du nouveau monde ; d'autre part, parce que leur insularité les a toujours placés à distance de la Méditerranée (l'Angleterre était aux marges de l'économie-monde méditerranéenne constituée par l'empire romain). Pour eux, la Méditerranée n'est pas porteuse de sens comme elle a pu l'être pour, notamment, les Italiens. Cela transparait dans le traitement qu'ils réservent à la mer Méditerranée. Les Anglais ne considèrent pas la Méditerranée comme une mer stratégique pour eux ; afin de préserver leur suprématie économique, militaire, financière, commerciale et maritime, les Anglais vont chercher à empêcher l'émergence de concurrents à leur leadership du côté de l'Europe méditerranéenne. En 1704, ils s'emparent de Gibraltar ce qui leur permet de contrôler la circulation du détroit. Ils deviennent alors de véritables « portiers de la mer Intérieure », une mer Intérieure qui ressemble non plus tant à une mer qu'à un lac gardé à l'ouest et sans issue évidente du côté du Levant.

Le percement et la gestion du canal de Suez sont ensuite une illustration flagrante de la marginalisation de la Méditerranée dans une économie-monde européenne qui s'est tellement étendue au monde qu'elle est non plus tant européenne qu'atlantique puisque, au sortir de la Première Guerre mondiale, Londres a cédé le sceptre du monde à New York. La saga du percement du canal de Suez est effectivement assez symbolique de la perte de centralité de la Méditerranée dans l'économie-monde atlantique qui, au XX^{ème} siècle, recouvre presque totalement l'économie du monde, à l'exception du bloc socialiste soviétique. Reliant mer Méditerranée et mer Rouge et donc Afrique et Asie, le percement du canal de Suez avait pour intérêt économique et commercial de sérieusement raccourcir le trajet des marchandises en évitant le passage contournant l'Afrique via le cap de Bonne Espérance. Voulu et achevé en 1869 par les Français, donc un peuple méditerranéen, le percement du canal de Suez n'était pas vu d'un bon œil par les Anglais qui y voyaient un moyen pour les Français de contrecarrer leur leadership en dominant une région stratégique pour le contrôle de la route des Indes. Ils réussirent ainsi à plusieurs reprises à interrompre les travaux sans pour autant parvenir à leurs fins. En 1882, la revanche anglaise est là puisque la région est occupée et que l'Etat égyptien,

lourdement endetté, a revendu ses parts du canal. Londres réaffirme son leadership puisqu'en 1888 y est signé une convention avec la France stipulant la neutralité du canal. Ainsi, selon l'historien Maurice Aymard, rapporté par Fernand Braudel, « le canal de Suez a symbolisé l'affaiblissement politique du monde méditerranéen » parce que « fait par les Français, à demi Méditerranéens seulement, le canal est devenu, et la Méditerranée par surcroît une route anglaise. La mer Intérieure continue ainsi à être aliénée » (Braudel, 1985, p.187-188). La perte de leadership anglais à la fin de la Première Guerre mondiale n'améliore pas le sort de la Méditerranée et ne fait même que confirmer sa marginalisation puisque, économiquement hors jeu, elle n'est plus qu'un des terrains d'affrontement entre une URSS et des Etats-Unis en pleine Guerre froide. Le 26 juillet 1956, Nasser décide de nationaliser le canal en réponse au refus américain d'accorder une aide financière à l'Egypte. La France et l'Angleterre, rivales du temps de la suprématie de Londres, s'allient maintenant qu'elles ne font plus partie que de la zone intermédiaire de l'économie-monde atlantique : c'est l'échec de la « guerre des six jours ». Cet échec sanctionne un état de fait bien antérieur : il y a déjà quelque temps que l'Angleterre et la France ne contrôlent plus la Méditerranée et l'espace méditerranéen. Désormais, deux économies-mondes s'affrontent : celle atlantique dominée par les Etats-Unis avec pour centre New York ; celle socialiste sous leadership de l'Union soviétique. Au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, le découpage de l'Europe entre les deux blocs est tracé, l'affrontement s'est déplacé vers le Tiers-Monde et donc en partie vers les pays de la rive sud de la Méditerranée. Ces pays auparavant en marge de l'économie-monde européenne suite à la colonisation sont alors l'objet de convoitise de la part des deux grandes puissances. Mais dans un cas comme dans l'autre, ce n'est encore pour n'être intégrés qu'aux marges de l'une ou l'autre de ces deux économies-mondes. Car pour les deux puissances mondiales, « la Méditerranée est au plus leur champ clos. Ou plutôt leur cirque où, pour leur plaisir ou déplaisir, des gladiateurs se battent, qui ne se battraient pas avec l'acharnement cruel qu'on leur connaît si les grands de ce monde ne prenaient intérêt à leurs tueries » (Braudel, 1985, p.188). La Méditerranée n'est plus un cœur pulsant drainant, créant et redistribuant des richesses.

Avec l'effondrement du bloc de l'est, la mondialisation – définie comme l'absorption et l'intégration des petites économies-mondes au sein d'une économie-monde atlantique qui tend de plus en plus à se superposer à l'économie mondiale – déjà amorcée avant 1914 reprend son cours avec toujours à sa tête New York, soit une réalité géographique fort éloignée des considérations méditerranéennes. Le processus de mondialisation a largement été approfondi et rendu irréversible par la Révolution industrielle anglaise : l'industrialisation qui en a découlé a accru l'interdépendance des marchés et la création, en fin de compte, de marchés d'emblée mondiaux. La Révolution industrielle s'est ensuite exportée mais de façon hétérogène suivant les zones du monde. Force est de constater, en Europe, que les premiers pays à avoir suivi l'Angleterre sur le chemin de l'industrialisation et à l'avoir ainsi concurrencée ont été principalement des pays protestants. Force est aussi de constater que, en dehors de l'Europe, le pays qui sera touché à son tour par la Révolution industrielle au point de prendre la place de l'Angleterre dans le leadership mondial, à savoir les Etats-Unis, est au départ une colonie de peuplement anglais. Peut-être faut-il y voir à nouveau la marque d'une césure, déjà identifiée plus avant, intra-européenne entre Méditerranéens et Nordiques ? Ce qui est certain, c'est que le sceptre du monde est maintenant passé de l'autre côté de l'Atlantique, loin de l'Europe et plus loin encore de la Méditerranée. Une Méditerranée désormais marginalisée et divisée, une Méditerranée installée, semble-t-il durablement, à la périphérie des enjeux économiques et financiers mondiaux.

3- DE MARGE A ZONE INTERMEDIAIRE : UNE REVALORISATION DE L'ESPACE MEDITERRANEEN ?

Cette dernière partie a vocation conclusive et prospective puisqu'elle amorce des pistes de réflexion quant aux perspectives ouvertes pour que la zone Méditerranée reconquière si ce n'est une place prépondérante, une position régionale plus conséquente dans les prochaines décennies. Au regard de l'histoire, le retour de la zone Méditerranée à une position moins marginale suppose une reconstruction d'antiques liens économiques et culturels d'une rive à l'autre de la Méditerranée. Les enjeux de la « ré-émergence » – une ré-émergence qui ne pourra vraisemblablement, dans la configuration économique actuelle n'être que de second ordre – apparaissent alors comme des enjeux de coopération plus que d'intégration, et c'est en ces termes qu'il convient d'analyser et de critiquer les modalités de mise en œuvre de l'« Union pour la Méditerranée ».

3.1- Les enjeux de la « ré-émergence »

L'enjeu actuel pour l'avenir de la Méditerranée, suite au constat de sa marginalisation dans une économie-monde mondialisée, consiste à analyser les modalités d'une ré-émergence, c'est-à-dire d'une sortie de la zone périphérique. Cette analyse suppose aussi d'être conscient des champs du possible : il n'est pas envisageable à l'heure actuelle de viser un retour de la Méditerranée au cœur de l'économie-monde ; par contre, un retour dans la zone intermédiaire n'est pas à exclure si les acteurs de la région s'en donnent les moyens.

L'enjeu principal de la ré-émergence est lié précisément à l'histoire commune et multimillénaire des pays et des peuples du bassin méditerranéen. La Méditerranée, on l'a vu, a été un bloc fortement intégré commercialement, même quand il était divisé culturellement, religieusement et politiquement. Ces divisions, fréquemment invoquées, ne sont donc pas des obstacles réels à la coopération entre les rives du bassin méditerranéen, l'histoire le prouve. Ce bloc méditerranéen a, par ailleurs, été le point de départ de l'économie-monde qui a ensuite mené la mondialisation en absorbant et intégrant en son sein les autres économies-mondes. La Méditerranée n'a donc pas été dans une situation d'exclue dans ce processus de mondialisation, à la différence d'autres pays et d'autres zones du monde qui n'auront eu qu'un rôle passif et qui auront d'emblée été dans une position marginale. C'est en raison de ce rôle passé que la Méditerranée peut aspirer à reprendre une place plus intermédiaire dans l'économie-monde. Il en est plus facile de reconquérir une place perdue que de partir des marges, surtout dans un système économique qui s'appuie sur l'exploitation et la dépendance des marges.

Pour reconquérir une place intermédiaire, il est nécessaire de reconstituer un bloc qui a été à plusieurs reprises cassé soit par des ruptures internes, comme la coupure Nord-Sud, soit par des leaderships externes, comme ce fut le cas avec le déplacement du centre de l'économie-monde à New York. Reconstituer ce bloc signifie non pas l'homogénéiser mais reconstruire des solidarités et des intérêts communs. Face à une économie-monde qui a pris la taille de la planète, la logique de constitution de blocs régionaux reprend de sa pertinence. Toutes les initiatives contribuant à retisser le maillage des relations économiques, commerciales et financières entre les rives de la Méditerranée s'inscrivent dans cette perspective de restauration des liens méditerranéens. C'est à ce titre que le dernier en date, le projet d'Union pour la Méditerranée, mérite l'attention : en quoi peut-il être pertinent par rapport à la logique de constitution d'une économie-monde qui, en devenant planétaire, a marginalisé la Méditerranée ?

3.2- Le projet d'« Union pour la Méditerranée » à la lumière du concept d'économie-monde

L'objet n'est pas ici de restituer l'ensemble de la genèse et de la substance de ce projet d'Union pour la Méditerranée. Quelques éléments suffiront à situer la réflexion par rapport à la question de la ré-émergence et à la notion d'économie-monde.

L'Union pour la Méditerranée (ou plus exactement « Processus de Barcelone : Union pour la Méditerranée ») est une organisation internationale intergouvernementale à vocation européenne fondée le 13 juillet 2008. Elle rassemble les vingt-sept pays membres de l'Union Européenne ainsi que seize pays riverains de la Méditerranée (à savoir : l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Mauritanie, Monaco, le Monténégro, l'Autorité palestinienne, la Syrie, la Tunisie et la Turquie). Elle poursuit un processus enclenché en 1995 à Barcelone où, déjà, un pacte avait été signé unissant l'Europe aux pays riverains de la Méditerranée. L'Union pour la Méditerranée s'appuie pour l'heure sur les six projets communs suivants : la dépollution de la Méditerranée, l'énergie solaire, la protection civile contre les catastrophes naturelles, les autoroutes maritimes et terrestres, une université euro-méditerranéenne et une « initiative méditerranéenne de développement des affaires ». Ces trois derniers axes sont particulièrement mobilisateurs dans le cadre de la construction d'une intégration régionale centrée sur le bassin méditerranéen. Ils font aussi sens par rapport à la notion d'économie-monde. L'économie-monde méditerranéenne s'est appuyée pour son développement sur la densité de ses routes maritimes et terrestres : il convient donc de les re-densifier. L'économie-monde méditerranéenne a rayonné grâce à l'intensité des échanges commerciaux financiers et culturels qui unissaient ses rives, indépendamment des considérations étatiques, politiques ou religieuses : développer les contacts d'affaires et culturels recrée cette dynamique perdue dans le bassin méditerranéen.

Dans l'histoire de l'Union pour la Méditerranée, l'antagonisme entre France et Allemagne mérite qu'on s'y attarde car il peut être relu selon l'optique de la cassure entre Europe du nord (indifférente à la Méditerranée et protestante) et Europe du sud (pro-méditerranéenne et catholique). Le processus de Barcelone initié en 2005 est à la base une initiative française. En 2005, le constat d'enlisement du processus est général alors qu'un sommet marque ses dix ans d'existence. Panagiotis Roumenotis, ancien ministre des Finances de la Grèce, et Jean-Louis Guigou, président de l'Institut de prospective du Calame (Centre d'analyse et de liaison des acteurs de la Méditerranée) lancent alors un appel pour une Communauté du monde méditerranéen. L'idée est reprise par Nicolas Sarkozy lors de la campagne présidentielle de 2007 sous le nom d'Union méditerranéenne. Lors de son discours de Tanger tenu le 23 octobre 2007, il invite les dirigeants de tous les pays riverains de la Méditerranée, y compris Israël, à participer à une conférence au sommet à Paris en juin 2008. Face à cette initiative, l'Allemagne réagit : la chancelière Angela Merkel voit dans l'Union méditerranéenne une politique méridionale concurrente d'une politique européenne par ailleurs mal en point. Elle exige, et obtient, que tous les Etats de l'Union Européenne soient membres à part entière du projet et que la Commission européenne soit au cœur du dispositif : les seuls pays riverains ne peuvent réaliser cette union. L'Union méditerranéenne devient alors Processus de Barcelone : Union pour la Méditerranée. Les débats liés à cette révision du projet français sous pression allemande est révélateur des affrontements de blocs au sein de l'Europe. La France est accusée de vouloir rétablir ses relations privilégiées avec la rive sud de la Méditerranée au détriment des solidarités européennes. L'Allemagne est, elle, accusée d'atlantisme ou alors de vouloir reconstituer l'« Europe du milieu », la Mitteleuropa des Habsbourg, au détriment cette fois des relations euro-méditerranéennes. La discussion sur le nombre de participants au projet du côté des Européens n'a donc rien de neutre. On peut y

voir l'affrontement de deux Europes comme on l'a vu. On peut aussi voir dans la réaction de certains pays non riverains de la Méditerranée un aspect plus positif, une réminiscence du passé : la réaffirmation de liens antiques où l'économie-monde méditerranéenne, comme on l'a vu, ne se limitait pas au bassin méditerranéen au sens strict et purement géographique du terme mais étendait bien au-delà ses ramifications. Ainsi le Danemark et la Finlande ont revendiqué leur participation, la Finlande estimant que son entrée dans l'Union Européenne faisait *de facto* d'elle un pays riverain de la Méditerranée.

Au regard de la notion d'économie-monde, l'Union pour la Méditerranée peut également être lue comme un effort de reconnexion des nord et des sud. Les six projets identifiés comme point de départ pour amorcer une nouvelle dynamique méditerranéenne répondent en effet à des objectifs respectant des intérêts communs et non plus établis comme résultat de rapports de force. Pour reprendre un terme employé par Jean-Louis Guigou dans le numéro spécial union méditerranéenne (2007) de la revue *Géoéconomie*, la logique enclenchée correspond à la « théorie des quartiers d'orange » : différentes entités indépendantes existent mais elles sont unies dans un ensemble cohérent plus large. Dans cette perspective l'objectif ultime est de retrouver des solidarités perdues, des routes commerciales et financières oubliées afin de renforcer, en interne, le bloc méditerranéen et permettre aux pays concernés par ce grand projet de faire front ensemble dans le cadre de la mondialisation. La ré-émergence de la Méditerranée ne concernera alors pas seulement les pays marginalisés des rives sud et est mais, s'il fonctionne bien, revalorisera l'ensemble des pays impliqués, y compris au nord de la Méditerranée. L'enjeu est donc bien collectif.

BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE

- Braudel F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949. Deuxième édition, 1966.
- Braudel F. (dir.), *La Méditerranée. L'espace et les hommes*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1977.
- Braudel F. (dir.), *La Méditerranée. Les hommes et l'héritage*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1978.
- Braudel F., *Les Mémoires de la Méditerranée. Préhistoire et Antiquité*, Paris, Editions de Fallois, 1998.
- Braudel F., *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XVe-XVIIIe siècles)*, Paris, Armand Colin, 3 volumes, 1979.
- Braudel F. (dir.), *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*, Paris, Flammarion, 1985.
- Fourquet F., *Une histoire de la mondialisation (du néolithique à 1945)*, document de travail, laboratoire LED – Université Paris 8.
- Guigou J.-L., « La reconnexion des nord et des sud : l'émergence de la région méditerranéenne (ou la théorie des quartiers d'orange) », *Géoéconomie*, n°42, été 2007.