

Les communications maritimes en Méditerranée octobre 2005

Le bassin méditerranéen est constitué d'ensembles pour le moins disparates sinon hostiles les uns envers les autres. C'est également un lieu de passage maritime d'importance stratégique tant régionale que mondiale. En effet, avec ses trois détroits d'importance stratégique cruciale pour la navigation internationale (Gibraltar, le canal de Suez et les détroits du Bosphore et des Dardanelles), le bassin méditerranéen est un lieu de passage primordial pour l'approvisionnement de l'Union Européenne et de la côte Est des Etats-Unis en hydrocarbures issus du Golfe Persique mais également de la mer Caspienne et du Caucase. Les détroits sont donc des nœuds stratégiques qui sont d'un intérêt tout particulier, d'autant plus que s'y recoupe à la fois le trafic maritime international et communications trans-méditerranéennes, comme les mouvements de populations partant de l'Afrique et des Balkans vers l'Union Européenne ou les flux commerciaux régionaux. Il convient donc en premier lieu de se pencher sur les flux de population et commerciaux avant d'aborder les voies maritimes à proprement parler, notamment la sécurité des voies maritimes, sujet d'intérêt tout particulier en la matière.

Les échanges commerciaux et les sites portuaires : Quoique la Méditerranée ne couvre qu'1% de la surface maritime mondiale, approximativement 30% du volume du trafic maritime international provient ou est dirigé sur les ports de Méditerranée. On évalue également à 28% du trafic pétrolier mondial transite par le bassin méditerranéen. En effet, on estime que les flottes marchandes de la Méditerranée ou des mers adjacentes (Mer Rouge et Mer Noire) s'élèvent à 195.474 navires (soit 24,2% de la flotte marchande mondiale). Les grands ports méditerranéens (les ensembles Gènes-Livourne-la Spézia, Venise-Trieste-Ravenne et Marseille) manutentionnent chacun plus de 104 millions de tonnes de marchandises chaque année. Si la plupart des flux maritimes transitent par ou aboutissent en Méditerranée, les flux intra-méditerranéens sont relativement faibles, le trafic Nord-Sud en provenance des grands ports du nord étant nettement plus important que le trafic sud-nord. Parmi les raisons de ce déséquilibre, il faut citer les problèmes du transport terrestre avant et après le transport maritime (manque d'infrastructures et de sécurité des marchandises sur la côte sud et prix élevés, encombrements du trafic routier et contrôle de l'immigration clandestine au Nord), ainsi que le manque d'infrastructures portuaires au sud (postes d'amarrages, grues, rampes pour le déchargement ro-ro, etc.), qui provoque des goulets d'étranglement dans les ports de la rive sud.

En ce qui concerne les **mouvements migratoires** qui traversent la Mer Méditerranéenne, ils sont principalement de provenance du Sud (Maghreb mais aussi Afrique Subsaharienne, sans oublier les Balkans) à destination de l'UE. La Méditerranée demeure une zone de migration avec de fortes disparités, les pays de la rive Sud et Est possèdent un taux moyen d'émigration de 5% (2.5 % au niveau mondial) qui peut atteindre 40% au Liban ou 20% en Jordanie. Dans l'absolu les principaux pays de départ sont la Turquie, l'Egypte, le Maroc, le Liban et l'Algérie. Il faut également tenir compte de l'**émigration clandestine**. L'ampleur de ce phénomène a une fois de plus été démontrée par les assauts répétés de Maghrébins sur les ex-claves espagnoles Melilla et Ceuta en septembre 2005. Le Maroc, l'Algérie et la Tunisie voient passer chaque année des milliers d'immigrés clandestins dont le chiffre est difficile à estimer exactement ; il en va de même pour les Balkans.

Sécurité des voies maritimes : Le développement du trafic maritime et tout particulièrement du transport d'hydrocarbures présente des risques importants pour l'environnement, état de faits illustré notamment par la médiatisation des catastrophes pétrolières. Afin de réduire ce risque et contrôler les navires battant pavillon de complaisance (Grèce, Chypre ou Malte), les membres de l'UE ont signé le **Mémorandum de Paris**, instituant le contrôle de 25% des navires faisant escale dans les ports de l'Union. Le texte prévoit également la publication annuelle d'une liste noire de navires ne respectant pas les normes de sécurité. Toutefois, cette liste reste d'une efficacité relative, puisque dénuée de pouvoir de sanction. C'est l'**AESM (Agence Européenne pour la Sécurité Maritime)** qui, après sa création le 5 août 2002, a à cœur de limiter les risques d'accident - en instaurant par exemple

le 21 octobre 2003 l'obligation pour les pétroliers de se doter d'une double coque. Elle ne s'applique pas aux pétroliers russes et ukrainiens dans la Méditerranée ou la Mer Baltique, même s'il leur est désormais impossible de se ravitailler ou de livrer des marchandises dans les ports de l'UE.

Il existe un deuxième risque sécuritaire pour le trafic maritime - celui du terrorisme, notamment contre des pétroliers ou des infrastructures d'hydrocarbures. Faisant écho aux attentats contre le croiseur *USS Cole* et le tanker *Limburg* au Yémen, L'UE a adopté un règlement le 24 avril 2004, mettant en oeuvre des plans de sûreté dans les ports et à bord des navires : ces dispositions de sécurité, nommées ISPS (**International Ship and port Facility Security**) s'inspirent de la législation américaine après le 11 septembre 2001, notamment le **Container Security Initiative**, selon laquelle des douaniers américains contrôlent dans les ports européens le contenu de containers à risque en partance pour les Etats-Unis. Les dispositions européennes prévoient entre autres le contrôle des marchandises et des passagers sur les ferries, les paquebots, etc, des mesures de sécurité particulières pour les chargements chimiques ou encore la présence à bord d'officiers de sécurité de la compagnie du vaisseau, des contrôles de sécurité renforcés et des systèmes d'alerte sur les navires. Toutefois le projet d'un contrôle renforcé des voies maritimes en collaboration avec les Américains se heurte au problème des eaux territoriales, le rendant applicable uniquement en haute mer, zone nettement moins sensible au terrorisme et d'autre part peu étendue en Méditerranée. C'est pourquoi il a été envisagé de créer un corps de **gardes-côtes européens**, d'après le modèle des Coast Guards américains. Pour des raisons touchant à la souveraineté nationale, cette idée a été écartée par l'UE en 2001.

Régimes juridiques des détroits : Les détroits qui bordent la Méditerranée sont les endroits où se concentrent tous les facteurs décrits ci-dessus. Leur sécurité et leurs régimes juridiques sont particulièrement importants. Le détroit de Gibraltar est le seul tombant sous le régime juridique de la Convention de Montego Bay, adoptée par les Nations Unies en 1982 fixant les droits de passage des détroits internationaux. Concernant le Bosphore, la convention de Montreux de 1936 accorde la liberté de passage en temps de paix à n'importe quel navire commercial « sans inspection ». Cependant, la Turquie revendique le droit d'imposer des règlements aux tankers, notamment pour la sûreté environnementale (interdiction de passage de nuit depuis 2002 aux plus gros tankers). La Convention de Constantinople (1888) vise à éviter que le canal de Suez ne serve de théâtre à des hostilités. Son dispositif est de nos jours peu apte à garantir la sûreté des communications maritimes face aux menaces terroristes ou encore contre des attaques de missiles visant les écluses du canal. D'autant plus que les tensions politiques régionales ont par le passé fortement perturbé les transports maritimes passant par le canal : après la guerre de 1956 menée pour son contrôle, le canal fût fermé de 1967 à 1975 suite à la guerre de Six Jours. Sa stabilité demeure une des clefs de l'approvisionnement en hydrocarbure de l'Europe.