

An aerial photograph of a coastal town built on a hillside overlooking the sea. The sky is filled with dramatic, colorful clouds in shades of orange, pink, and blue, suggesting a sunset or sunrise. The town features a mix of traditional and modern buildings. In the foreground, a large sandy beach is filled with rows of sun loungers, some in blue and orange, and others in red. A few people can be seen walking on the beach. A green speech bubble is overlaid on the bottom left of the image, containing the text 'Fiche 4.14' and 'La mer Adriatique : l'essor d'un espace convoité'.

## Fiche 4.14

La mer Adriatique : l'essor d'un espace convoité



# La mer Adriatique : l'essor d'un espace convoité

Le 30 décembre 2014, les autorités italiennes portent secours à un cargo à la dérive en mer Adriatique. Elles y découvrent des centaines de réfugiés abandonnés à leur sort. Dans cet espace maritime séparant l'Italie des Balkans et confronté à une immigration clandestine croissante, l'histoire du *Blue Sky M n*'est pas nouvelle. La région adriatique attire également pour son essor économique.

**E**nclavée entre les côtes italiennes et principalement croates et albanaises, la mer Adriatique occupe une superficie de 160 000 kilomètres carrés au sein de la Méditerranée (cf. carte). Peu profonde (440 mètres en moyenne), elle constitue un point d'arrivée important pour les immigrés, mais aussi pour les touristes.

Afin de répondre à l'augmentation des flux migratoires, les autorités italiennes ont lancé en octobre 2013 la mission « Mare Nostrum », avec le concours de l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (Frontex). Le programme a aussi pour objectif la sécurité des migrants clandestins. Ainsi, repérés par les patrouilles italiennes proches des eaux territoriales libyennes et tunisiennes, les bateaux se voyaient escortés en Sicile par les navires italiens. Cette mission, qui facilitait l'arrivée des migrants sur le sol italien, a été remplacée par « Triton », une nouvelle opération de surveillance en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2014. Désormais, la marine italienne patrouille dans une zone plus restreinte. Selon Frontex, les passages clandestins à travers l'Europe ont augmenté de 144 % entre janvier à octobre 2013 et la même période en 2014.

## ESSOR DU TOURISME ET OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES

Le tourisme reste le point fort de l'Adriatique, où le patrimoine des États riverains attire les voyageurs. Le secteur est principalement exploité par deux armateurs italiens, Costa, filiale de l'Américaine Carnival, et MSC Croisières. La destination majeure reste Venise, qui a accueilli 1,84 million de touristes en 2013. La côte croate se démarque également avec Dubrovnik, dont la vieille ville est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. En 2013, l'adhésion de la

Croatie à l'Union européenne (UE) a contribué à la croissance de la circulation des personnes et des véhicules entre les ports italiens et le littoral balkanique, même si les répercussions de la crise économique ont fragilisé les acteurs du secteur.

Du pétrole aux denrées agroalimentaires en passant par les matériaux de construction, la mer Adriatique devient le théâtre du commerce grandissant entre la péninsule Italienne et les Balkans. L'UE a compris que cet espace maritime offre une dynamique économique importante. Les ports de Koper, seul accès à la mer de la Slovénie, Trieste et Venise en Italie s'imposent en tête du classement de la conteneurisation. En 2013, selon l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR), 600 000 conteneurs ont transité par Koper, Trieste et Venise respectivement avec 459 000 et 447 000 (1). Du fait d'une population plus élevée et d'une économie plus stable, les ports italiens importent plus que ceux situés sur la rive balkanique.

## UN PETIT ESPACE SUREXPLOITÉ ?

Les produits agroalimentaires sont achetés de façon importante des deux côtés de l'Adriatique. La Croatie, le Monténégro et l'Albanie ont une agriculture qui ne peut pas satisfaire la population locale, et l'importation massive de denrées alimentaires s'impose pour répondre à la situation. Dans le même temps, l'Italie fait venir des céréales en abondance dans ses ports pour nourrir ses élevages et pérenniser l'industrie de la meunerie et des pâtes. En 2013, par exemple, Ravenne recevait 1,4 million de tonnes de céréales, 2,2 millions de tonnes de denrées alimentaires et 1,1 million de tonnes de fertilisants. De plus, Trieste gardait sa première place de pôle pétrolier dans la région en important 41,3 millions de tonnes de pétrole, soit 18 %

de plus qu'en 2012. Cette quantité de brut permet à l'Italie de fournir l'Allemagne, l'Autriche ou encore la République tchèque. L'Italie reste ainsi le plus grand importateur de l'Adriatique, tant pour l'agroalimentaire que pour les produits énergétiques.

La nouvelle stratégie de l'UE pour la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne (EUSAIR), lancée en juin 2014 et approuvée en octobre, a pour objectif la création d'emplois grâce au développement d'une économie dite « bleue », s'articulant autour de la biotechnologie, de l'aquaculture, des énergies renouvelables et des ressources minérales présentes en mer, tout en protégeant les fonds marins. L'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro et la Serbie, non membres de l'UE, œuvrent à l'amélioration d'un secteur lié à l'économie marine avec quatre partenaires communautaires, la Croatie, la Grèce, l'Italie et la Slovénie.

Si la région est dynamique, l'impact des activités commerciales sur l'environnement n'a pas été mesuré. Les produits déversés dans l'espace adriatique et la pollution causée par les navires peuvent avoir des conséquences sur la qualité et sur la quantité des ressources halieutiques, sans oublier les possibles effets néfastes de l'industrie pétrolière. En 2011, la Banque mondiale avait identifié 27 sites importants de pollution, principalement sur les côtes de l'ancienne Yougoslavie. Le bassin adriatique est une ressource économique essentielle pour ses riverains. Ainsi, la nouvelle politique commune de la pêche européenne est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014 ; son objectif est de promouvoir une pêche et une aquaculture plus durables et donc plus compétitives. ●

S. PETIT

## NOTE

(1) Anne Gallais Bouchet, « Les ports de la mer Adriatique : Entre ambitions et contraintes », ISEMAR, septembre 2014.





